das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS WOHNWAGEN-ABENTEUER

SIE WOLLEN NACH ITALIEN?

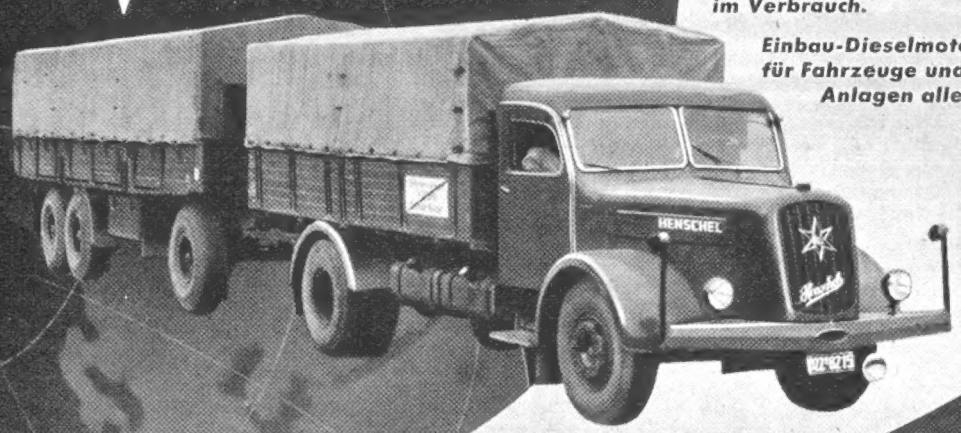
HEFT 7
STUTTGART, 2. APRIL 1955
DM 1.20

HENSCHEL

Lastkraftwagen von 100-170 PS mit Henschel-Dieselmotoren als Pritschenwagen, Kipper, Sattelschlepper oder mit Spezialaufbauten für alle Zwecke

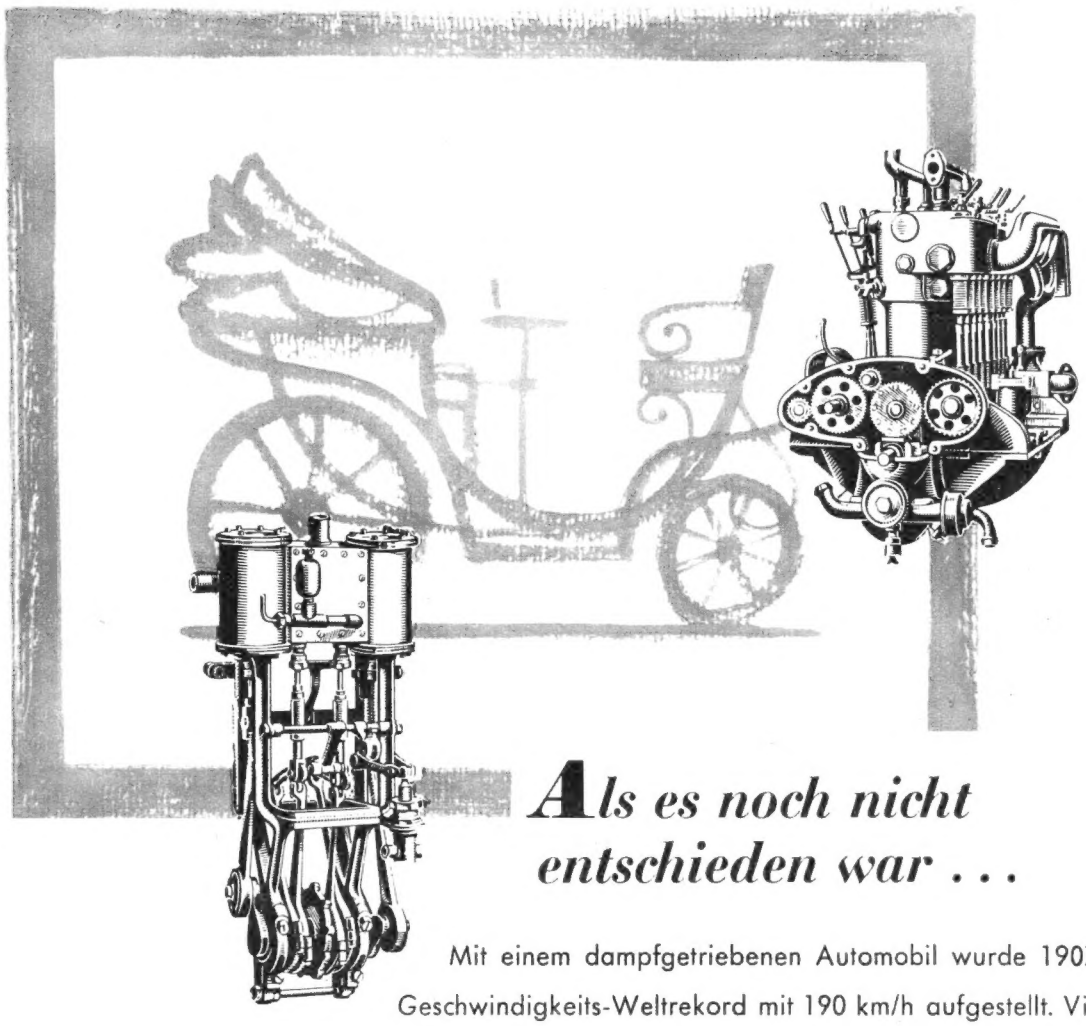
Henschel-Lastkraftwagen sind auch mit Allradantrieb, Differentialsperre und Motorbremse lieferbar. Der geräuscharme Dieselmotor arbeitet nach dem Henschel-Lanova-Energiespeicher-Verfahren und ist wirtschaftlich im Verbrauch.

Einbau-Dieselmotoren von 25-200 PS für Fahrzeuge und stationäre Anlagen aller Art



Omnibusse mit Henschel-Diesel für Linien- und Fernreise-Verkehr
HS 120 N / HS 200 UN mit Unterflur-Diesel
Große Sicherheit durch 3 voneinander unabhängige Bremssysteme, Hand-, Fuß- und Henschel-Motorbremse
Oberleitungs-Omnibusse, bewährt in vielen deutschen und ausländischen Städten

HENSCHEL & SOHN GMBH KASSEL



Als es noch nicht entschieden war . . .

Mit einem dampfgetriebenen Automobil wurde 1907 der absolute Geschwindigkeits-Weltrekord mit 190 km/h aufgestellt. Viele zogen noch zu dieser Zeit Dampf- oder Elektrowagen dem Automobil mit Benzinmotor vor. Benzinwagen von Adam Opel in Rüsselsheim aber trugen schon damals den ehrenden Beinamen „der Zuverlässige". Ihnen verdankt der Verbrennungsmotor einen erheblichen Anteil an seinem Siegeslauf. In diesen Kinderjahren des Automobils besaßen die OPEL-Motoren übrigens schon einen fast quadratischen Hubraum, ein Merkmal, das auch die 1,5 Liter-OPEL-Motoren aufwiesen, die vor 18 Jahren mit ihrem verschleißmindernden kurzen Hub eine Sensation hervorriefen. Heute ist dieser Motor derart bewährt, daß er über jeglichem Meinungsstreit steht. In Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit sucht er seinesgleichen.

OPEL
OLYMPIA
Rekord

DM **5990.**– a.W.

OPEL
der Zuverlässige

ADAM OPEL AG · RÜSSELSHEIM AM MAIN

Der Mann an der Bremse

sollte den Bremsbelag seines Wagens nicht als gegebene Tatsache hinnehmen. – Welchen Bremsbelag fährst Du? – Das ist eine Gewissensfrage, die über Wohl und Wehe von Mensch und Ladung entscheiden kann. – Der Fahrer verlangt Sicherheit und Wirtschaftlichkeit zugleich. Er verdient nur, wenn sein Wagen rollt und kann es sich nicht leisten, alle Nase lang Bremsbelag wechseln zu lassen. Das JURID - Material ist auf Verschleißfestigkeit und Wirtschaftlichkeit gezüchtet. Daß dabei die Sicherheit nicht zu kurz kommt, dafür bürgt der Qualitätsbegriff „JURID", der die ältesten deutschen Spezial-Erfahrungen auf dem Gebiet des Bremsens und Kuppelns für jeden Fahrzeugtyp auswertet.

JURID

JURID WERKE Aktiengesellschaft
DÜSSELDORF-GRAFENBERG
GLINDE BEI HAMBURG

BERLIN · BIELEFELD · DÜSSELDORF · FRANKFURT · HAMBURG · HANNOVER
KARLSRUHE · KASSEL · KÖLN · MÜNCHEN · NÜRNBERG · STUTTGART

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Ein Pferd lief in den Mercedes

Dieser Bericht soll die Güte eines Wagens und die „Widerstandsfähigkeit" der Polizei dokumentieren. Wobei zu prüfen wäre, welches von beiden eher das Prädikat „Sehr gut" verdiente!

Am 25. 10. 1954 befuhr ich nachts gegen 24 Uhr mit einem Mercedes 170 V (Baujahr 1939) die Provinzialstraße von Lingen in Richtung Ibbenbüren. Kurz vor der Ortschaft Hopsten sprang plötzlich von rechts ein Pferd vor den Wagen. Zum Bremsen und Ausweichen blieben weder Zeit noch Möglichkeit. Der Anprall erfolgte mit einer Geschwindigkeit von 70—75 km/st. Das Pferd wurde an den Vorderbeinen von der Kühlermitte erfaßt und gegen die rechte Wagenseite geschleudert. Der Wagen selbst wurde durch die Wucht des Zusammenstoßes bis auf das linke Bankett gedrückt und mein Kopf nicht weniger sanft gegen den linken Türholm. Als ich mich vom ersten Schreck etwas erholt hatte, war von dem Pferd nichts mehr zu sehen, doch bestand der rechte Vordersitz aus reinstem „Roßhaar"! Der rechte Vorderholm hatte den Hauptstoß abgefangen. Erst bei Tageslicht konnte man sehen, daß die Karosserie aus „den Nähten geplatzt" war, sie hatte sich diagonal verschoben! Außerdem war der Scheinwerfer vorn rechts herausgerissen, der rechte Kotflügel und die rechte vordere Tür stark deformiert, die Kühlerhaube und -Maske sowie die Kühlerverkleidung verzogen bzw. gestaucht. Das sind die hauptsächlichsten Schäden.

Wenn es auch kein 220 war und das Pferd kein Wasserbüffel, so wog ersteres doch immerhin 16—20 Zentner — und der Wagen wurde nicht von der Fahrbahn geschleudert, sondern stand mit laufendem Motor!

In einem etwa 700 Meter entfernt gelegenen Gasthaus rief ich den zuständigen Polizeibeamten an. Da dieser aber nicht zu erreichen war, bat ich die Polizeistation in Ibbenbüren, einen Wagen nach der Unfallstelle zu senden. Der dortige Beamte sagte mir jedoch, das sei Sache des zuständigen Revierbeamten und außerdem schlafe der Fahrer auch schon, den könne er jetzt nicht deshalb wecken!

Auf Anraten des Wirtes telefonierte ich einem anderen — zwar nicht „zuständigen" — Polizeibeamten, von dem ich erfuhr, daß dieser Unfall ja eigentlich seinen Kollegen betreffe! Nach einigem Überreden gelang es mir endlich, daß nach mindestens 1¾ Stunden ein Beamter zur Aufnahme an der Unfallstelle erschien! Von dieser etwa 20 Meter entfernt fanden wir das Pferd tot in einem Graben.

Die Versicherungsgesellschaft des Bauern meldete sich schon (!) nach 7 Wochen. Sie führte zwei plötzlich aufgetauchte Zeugen an, die den Unfall trotz kurvenreicher Strecke aus einer Entfernung von etwa 400 Metern gegen volles Scheinwerferlicht gesehen haben wollten, und behaupteten, das Pferd sei vor dem Wagen auf der rechten Straßenseite gelaufen. Ergebnis: Die Versicherung strich 17,5 Proz. meiner Forderung. Den Zusammenprall übrigens hatten die „Zeugen" nicht gesehen. Um einen Prozeß zu vermeiden und weil wir das Geld dringend benötigten, was die Versicherung leider auch wußte, willigten wir ein. Peter Meister in Lengerich

Nichts mit „Versaufen"

(Betr.: Leserbriefe „Anzugurteile", Heft 5/55)

Als einem Angehörigen der Säuferkaste (sprich: Arbeiter) drängt es mich, Ihrem Mitarbeiter Strepp zu bestätigen, daß ihm die gute Kinderstube gefehlt hat. In seinen wortreichen Bemühungen, sich verständlich zu machen, schießt er doch ein Stück über das Ziel hinaus.

Herr Strepp wirft u. a. den Juristen mangelnde Sachkenntnis in Verkehrsangelegenheiten vor. Ich maße mir nun nicht an, darüber zu urteilen, davon verstehe ich zu wenig. Wenn Herr Strepp aber von den armen Arbeitern schreibt, die oft 30% ihres Lohntüteninhalts versaufen, so möchte ich doch dazu Stellung nehmen. Und das deswegen, weil ich als Handwerker in einem großen Betrieb die Verhältnisse der meisten Kollegen kenne. Glücklicherweise (oder auch leider) reicht bei fast allen Kollegen das Geld für Lebensmittel, Miete, Gas, Licht und die notwendigsten Bekleidungsstücke. Der Rest ist für Zigaretten oder auch nur Tabak. Für die hier aufgezählten Sachen braucht der arme Arbeiter bzw. die Hausfrau bei den im Vergleich zu den Löhnen mindestens gleichhoch gestiegenen Preisen leider rund 100% des Lohntüteninhalts.

Wo bleiben nun die 30% des Herrn Strepp zum Saufen? Meiner Ansicht nach kann sich Herr Strepp glücklich schätzen, nicht mit dem Einkommen eines Arbeiters eine Familie ernähren zu müssen und ich wünsche, daß Ihr Mitarbeiter nicht einmal in diese Lage kommt. Denn dann wäre es aus mit dem Autofahren. Vielleicht könnte er sich dann nicht einmal mehr „Das AUTO" kaufen. Und das wäre doch schade. Werner Neumann in Hamburg

Leser Neumanns Antwort an Mitarbeiter Strepp entspricht auch der Auffassung der Redaktion.

Dänemark

Auch dieses Jahr werden wieder viele nach und durch Dänemark fahren. Wer es zum ersten Male tut, sollte vor ein paar nationalen Spezialitäten meiner Landsleute gewarnt werden. Er hätte in Kenntnis dieser mehr Freude an der Fahrt. Die wichtigsten sind folgende:

1. In Dänemark darf noch auf der linken Straßenseite, auch auf Straßen mit Gegenverkehr, gehalten und geparkt werden. Linker Winker bedeutet also nicht nur, daß in eine Seitenstraße eingebogen wird.
2. Von rechts kommende und nach rechts einbiegende Fahrzeuge verringern vor dem Einbiegen ihre Geschwindigkeit nur dann, wenn sie sonst rammen würden.
3. Kreisverkehr ist nicht vorfahrtsberechtigt.
4. Straßenbahn hat immer Vorfahrt.
5. Auf beleuchteten Straßen darf nur mit Parklicht gefahren werden. Man sieht dabei übrigens auch viel besser.
6. Fahrzeuge mit deutschen Nummernschildern werden gerne überholt. Lassen Sie sich überholen.

Mögen diese kleinen Hinweise die Bekömmlichkeit des dänischen Verkehrsklimas erhöhen. Otto A. Hansen in Frankfurt a. M.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Warum nicht Salz streuen auf dem Bürgersteig?

In Heft 4 wurde die Frage gestellt, warum nicht auch dem Bürger die Erlaubnis erteilt würde, auf dem Bürgersteig bei Glatteis Salz zu streuen. Es wurden einige Gründe angeführt, weshalb dies verboten sei, und diese Gründe wurden ad absurdum geführt. Der wirkliche Grund wurde allerdings nicht angeführt: Die Schädlichkeit der Salze für Vierbeiner! Der Tierschutzverein in Berlin stellt ausdrücklich fest: „Wir haben gerade in diesem Winter in unserer tierärztlichen Sprechstunde viele vierbeinige Patienten zur Behandlung gehabt, die sich ihre Pfoten durch Viehsalz verbrannten. Ich habe mehrere Hauswarte unter Hinweis auf die bestehende polizeiliche Verordnung schriftlich verwarnt, und ich muß wohl sagen, mit gutem Erfolg."

Nach diesen Ausführungen scheint auch in Berlin das Salzstreuen immer noch verboten zu sein. Eines aber kann ich nicht verstehen: Wie kommt eine Auto-Zeitschrift dazu, sich für die Arbeitserleichterung der Hauswarte einzusetzen. Ich glaube, da hätten wir Kraftfahrer doch ganz andere Wünsche. Bei starkem Schneefall z. B. wird die Bordkante vollgehäuft — ein kleiner Übergang zur Straße freigehalten, möglichst vor der Einfahrt; und nun kann der Kraftfahrer zusehen, wie er beim Anhalten sein Fahrzeug nach rechts verläßt. Und baut man sich selbst ein „Schlupfloch", dann kann man sicher sein, daß der Hauswart dies schnellstens wieder zuschippt, um den bösen Kraftfahrer zu ärgern. Mir erscheint eine Geißelung dieser Manieren doch wichtiger als die Erlaubnis des Salzstreuens.

H. Groeling in Berlin-Wilmersdorf

Es ist mir unbekannt gewesen, daß unsere Vierbeiner – gemeint sind wohl Hunde und Katzen – unter dem Salz leiden. Ich kann mir das auch schwer vorstellen, da doch Salzlaugenbäder für bloße menschliche Füße nicht schädlich sind. Auch haben unsere Katzen und unser Hund (in meinem Grundstück wurde und wird Salz gestreut) bisher nicht erkennbar darunter gelitten. Wenn aber Viehsalz tatsächlich unseren vierbeinigen Freunden schaden sollte, dann muß das doch auch für das „behördliche" Viehsalz gelten, nicht nur für das bürgerliche. – Just der von Groeling beklagte Übelstand der versperrten Bordkanten würde durch Salzen übrigens beseitigt werden. Salz verwandelt ja Eis und Schnee in Flüssigkeit, welche wegläuft. **Wa. O.**

Zumutung

37,5 Kilometer Umleitung für eine 200 Meter lange Sperrstrecke! Das muten die Straßenbaubehörden den Kraftfahrern zu, die von Bad Dürkheim nach Kaiserslautern fahren wollen, weil ein kleines Stück der Bundesstraße 37 bei Hardenberg aufgerissen ist. Das Schild steht schon wochenlang da.

Alex Büttner in Karlsruhe

10 DM, ersatzweise 2 Tage Haft

Ich habe einen Fall durchgefochten, der m. E. ernste Zweifel darüber aufkommen läßt, ob sich Polizei und Gerichte überhaupt noch bemühen, vernünftige Entscheidungen zu treffen.

Das Landratsamt Wunsiedel hat — angeblich auf Verlangen des Straßenbauamtes — die Straße Furthammer—Schönbrunn—Wunsiedel an der Abzweigung von der Fichtelgebirgstraße für alle Fahrzeuge gesperrt, weil zwischen Furthammer und Schönbrunn die Straßendecke neu gelegt wurde. Abgesehen davon, daß die vollständige Sperre kaum nötig sein dürfte, weil die Straße sowieso nur halbseitig erneuert wird und andere Straßen bei solchen Gelegenheiten ebenfalls wechselseitig einbahnig befahren werden, liegt innerhalb dieser Sperre der Ort Furthammer noch vor der Baustelle, muß also von dieser Seite durch die Sperre erreicht werden, weil es von der anderen her eben wegen der Baustelle zu umständlich ist.

Als ich nun in Furthammer den Bürgermeister suchte, um ihn geschäftlich zu besuchen, stellte sich heraus, daß dieser Ort zu Schönbrunn gehört und daß der Bürgermeister auch dort wohnt. Die Entfernung zwischen den beiden Orten beträgt etwa 600 Meter, die Baustelle war 70 Meter lang direkt am Ortseingang Schönbrunn, völlig gerade, tadellos zu übersehen und einseitig ohne weiteres passierbar. Der Umweg wegen dieser 70 Meter Baustelle hätte 9 (neun) Kilometer betragen. Da die Baustelle ganz frei war, fuhr ich durch, denn im Amtsblatt hatte gestanden: „Der örtliche Verkehr bleibt aufrechterhalten." Ich hatte im Ort zu tun und glaubte richtig zu handeln.

Am anderen Ende der Sperre stand der Oberwachtmeister Lorenz aus Wunsiedel, der mich und einen PKW vor mir anhielt. Der Vordermann zahlte 2 DM, ich lehnte ab, weil ich nicht durchfuhr, sondern Ortsbesuch machen wollte. Ich bat den Polizisten, mit mir festzustellen, wie lange die Baustrecke sei und daß sie völlig frei sei. Er lehnte ab, das interessiere ihn nicht.

Gegen den Strafbefehl erhob ich Einspruch, weil ich mich im Recht wähnte. Es kam zur Verhandlung. Zunächst fragte mich Amtsgerichtsrat Zimmermann, ob ich den Einspruch nicht zurückziehen wolle, da mein Widerstand sinnlos sei. Ich könne mich ja in Bonn oder München beschweren, doch sei das auf das Gericht ohne Einfluß. Ich bestand auf der Verhandlung, denn im Amtsblatt stand doch, der freie Ortsverkehr usw. — dachte ich!

Als ich im Laufe der Verhandlung darauf hinwies, daß die Beschilderung am Ortsausgang Wunsiedel fehle, fuhr mich der Staatsanwalt (Justizoberinspektor Haas) an, im Ort selbst stünde die Tafel an der Kreuzung der Hauptstraße und wegen mir würden nicht extra noch weitere Tafeln aufgestellt. Später forderte der-

1954: „Einen Eskimo impft man nicht gegen Tropenkrankheiten ..."

1955: Auch die Bleispritze weg!

BV bietet das Optimum *natürlicher* Klopffestigkeit und bringt einen neuen entscheidenden Fortschritt.

ARAL BLEIFREI

»bleifrei« bedeutet:

Keinerlei Rückstände durch Bleischlacken, saubere, völlig aschefreie Verbrennung.

Also: Für Kolben, Kerzen und Ventile maximale Schonung. Für den Motor Jugendfrische bis ins hohe Alter.

bleifrei = sorgenfrei

Von Natur aus hat Benzol mehr Kraft, mehr Energie, mehr Klopffestigkeit als jeder andere Kraftstoff. Diese *natürlichen* Vorzüge prägen den Charakter des klassischen Benzol-Gemisches BV-ARAL:

Großer Kalorienreichtum
Besondere Ergiebigkeit
Ideale Vergasbarkeit
Hohe Oktan-Zahl (OZ)

Die Klopffestigkeit wird nicht durch das artfremde Blei bewirkt, sondern nur durch *reine* Kohlenwasserstoffe veredelter Natur.

Bilanz des Fortschritts:

BV-BENZOL geboren in der Glut der Kokskammern, geläutert in der katalytischen Druckraffination

\+

BV-BENZINE gereift durch Hydrieren, Cracken, Polymerisieren, *Reformieren über Platin*

=

BV-ARAL BLEIFREI

ARAL bleifrei

SPITZENREITER UNTER DEN KRAFTSTOFFEN DES KONTINENTS

Millionen funkelnder Fahrzeuge
in vielen Ländern der Erde
verdanken ihren dauerhaften, strahlenden Glanz
dieser unübertroffenen Pflegemethode:

nicht polieren - simonisieren!

Die echten SIMONIZ-Erzeugnisse stehen ab sofort
auch in Deutschland wieder zur Verfügung.
Fragen Sie Ihren Fachhändler, Ihren Tankwart
oder Ihre Pflegewerkstatt!

Super-Pflege:	*Erst Reinigung mit Liquid oder Paste Kleener, je nach Lackzustand, dann* **simonisieren mit**	**WAX**
Standard-Pflege:	*Erst Lackreinigung mit Kleener dann Schutz und Glanz durch*	**BODYGLAZE**
Schnell-Pflege:	*Nur ein einziger Arbeitsgang für Reinigung und Hochglanz*	**BODYSHEEN**

DEUTSCHE REPRÄSENTANZ DER SIMONIZ (LONDON) LTD:
KOMMERZ-UNION GMBH, WIESBADEN

selbe Herr sehr erregt — scheinbar, weil sich einer unterstand, anderer Meinung zu sein — 50 DM Strafe, denn es handele sich um einen beispielhaften Fall von Widerspenstigkeit.

Auch der Richter ließ jede Sachlichkeit vermissen. Als ich dem Zeugen Lorenz einige Fragen stellte, die offenbar nicht genehm waren, fuhr der Richter laut dazwischen und unterbrach mich. Auf meine Erklärung hin, ich würde es ab sofort ablehnen, überhaupt noch ein Wort zu sagen, wenn ich den Zeugen nicht ungestört fragen könnte, meinte er, wenn er schreie, sei das noch ganz anders, aber er wolle mich jetzt nicht mehr stören und ich solle weiter fragen!

Die 10 DM Strafe wurden dann bestätigt, ersatzweise 2 Tage Haft. Meine Arbeitskraft wird also mit 5 DM je Tag bewertet, also wie ein 15jähriger Hilfsarbeiter. Sehr schmeichelhaft für mich als 48jährigem Unternehmer!

Merkwürdig berührte mich auch gleich am Anfang die Bemerkung des Richters, die Kosten des Umweges hätte ich ja von der Steuer abziehen können. Unsere Obrigkeit scheint nicht zu wissen, daß man die Unkosten eines Betriebes erst verdienen muß, ehe sie abgesetzt werden können. Im übrigen scheint die Meinung weithin verbreitet zu sein, daß ein Unternehmer ebenso wirtschaften könne, wie dies Behörden nud Staatsbetriebe tun.

Ferner stellte sich heraus, daß ein Schild ganz unabhängig davon Geltung hat, ob es aus vernünftigen Gründen oder lediglich aus Zufall durch irgendeinen Arbeiter irgendwohin gestellt wurde. Ich versuchte dem Herrn Richter vergeblich zu erklären, daß folglich der Straßen-Hilfsarbeiter in solchem Falle gleichzeitig richterliche Gewalt ausübe und eine Rechtssuche bei Gericht dann wohl überflüssig sei.

Jemand, der eine Straße sperrt, ohne daß zwingende Gründe dafür vorliegen — und das darf kein Bürokrat entscheiden, der sich nur die Arbeit leicht machen will —, müßte dafür auch zur Verantwortung gezogen werden können. Und wann wird die Polizei neben ihrer Kassierertätigkeit auch die oft lebensgefährlichen Straßenzustände anzeigen und die Erhaltungspflichtigen ihrer Bestrafung zuführen? Erst gestern machte ich einen Beamten der Verkehrsstreife auf eine solche Strecke in seinem Bereich aufmerksam. Das sei eine Staatsstraße, da könne er nichts unternehmen, aber in den Gemeinden, da könnten die Bürgermeister wohl verpflichtet werden! Werden die Kraftfahrerverbände und die Zeitschriften bald etwas lauter zur Vernunft rufen oder sind wir tatsächlich jeder Willkür hilflos ausgeliefert?

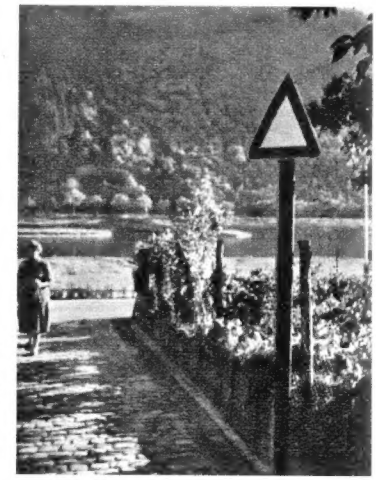
Julius Heinz, Ton- und Ziegelwerk in Kemnath (Opf.)

Anzeigen-Soll

Am 18. Februar fuhr ich auf der Autobahn in Richtung München. Nach der einbahnigen Brücke bei Stuttgart (Kilometer 211) verbreitert sich die Fahrbahn sofort wieder, das Schild „Freie Fahrt" steht etwa 150 Meter weiter. Da die Fahrbahn völlig frei war, setzte ich zum Überholen an. Niemand wurde dabei behindert oder gefährdet. 2 Polizeibeamte winkten mich rechts heran, Papiere bitte usw. „Sie sind sich klar, daß . . ." Ich erklärte dem Beamten die Situation und äußerte, daß wir beide, der Beamte und ich, doch mit etwas Vernunft begabt und alt genug seien, das Gesetz nach seinem Sinn und nicht nach seinem Buchstaben auslegen zu wollen. Nun will ich nicht selbst beurteilen, ob ich mich mit meiner Fahrweise richtig verhalten habe oder nicht. Immerhin ließ mir der Beamte die Wahl zwischen einer Anzeige oder einer gebührenpflichtigen Verwarnung. Er drückte sich ungefähr so aus: „Sehen Sie, ich könnte dies ja eventuell einsehen, aber wenn ich nach Hause komme, dann sagt mein Chef: „Du hast jetzt 1½ Stunden da draußen gestanden und bringst nichts mit. Deine Kollegen von vorher haben in der gleichen Zeit 10 bis 12 Anzeigen oder Verwarnungen." Der Mann tat mir eigentlich leid. Wahrscheinlich wußte er gar nicht, was er da in kindlicher Unschuld sagte.

H. Heinrichs, British Motor Co. in Kaiserslautern

Verkehrsschilder



Dieses Schild stellt wohl das Höchste an Dummheit dar. Es wurde im vergangenen Jahr in Hatzenpost an der Mosel aufgenommen.

Theo Pangenberg,
Gastwirt in Neuwied a. Rh.

Alter Hut

Letzte Woche fragte ich beim ADAC an, welche Grenzformalitäten für eine sechstägige Reise nach Frankreich nötig sind. Wieder mal erhielt ich die Auskunft, ich müsse dem ADAC beitreten und bekäme dann ein Triptyk.

Leider habe ich die Nummer des letzten Jahres nicht mehr, in der Sie genau angegeben haben, was nötig ist und was nicht. Darf ich Sie bitten, mir zu sagen, welche Möglichkeiten bestehen (Grenzschein, Versicherung) und was das ungefähr kostet.

Architekt Dipl.-Ing. C. W. Voltz in Kaiserslautern

Selbstverständlich können Sie nach Frankreich – ebenso wie nach Österreich, Italien, Jugoslawien und nach der Schweiz – ohne Triptyk fahren. Wir haben das ja schon unzählige Mal veröffentlicht. Sie lösen einfach an der jeweiligen Grenze einen sogenannten Vormerkschein, der in Ihrem Fall für Frankreich 400 frs. kostet und 10 Tage Gültigkeit besitzt. Ein über Ihre normale Haftpflichtversicherung hinausgehender Versicherungszwang besteht für Frankreich nicht. Red.

Er kann schon fahren!

(Siehe Briefe an die Redaktion, Heft 4)

Die heftige Reaktion, die der obige Artikel hervorgerufen hat, scheint mir ein Beweis, daß Herr Strepp ins Schwarze getroffen hat. Leute, die mit Be-

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

schimpfungen bzw. Abonnementskündigungen antworten, beweisen damit, daß Sie im Unrecht sind und sich an der richtigen Stelle getroffen fühlen. Jemand, der sich im Recht glaubt, wird mit sachlichen Argumenten antworten und den Gegenbeweis zu erbringen versuchen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf den „Neujahrswunsch an alle Autofahrer" von Dr.-Ing. e. h. Heinz Nordhoff (AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 1/1954) hinweisen, in dem u. a. zu lesen ist: „Nebenbei: in welchen Fahrschulen lernt man eigentlich so fahren, wie — Gott sei es geklagt — weit über die Hälfte aller Deutschen fahren? Da stimmt etwas nicht!"

Heinz Zederbohm, z. Zt. Scheidegg/Allgäu

Höfliche Paßkontrollen

(siehe Notiz Heft 2, Leserbrief Heft 5)

Bezugnehmend auf den Leserbrief von Herrn Völler in Heft 5 kann ich aus eigener Erfahrung mitteilen, daß es mindestens einen Grenzübergang gibt, an dem die Reisenden höflich, zuvorkommend, schnell und im Wagen abgefertigt werden. Ich fuhr Ende Juli letzten Jahres von Füssen nach Reutte, und da es Sonntag, schönes Wetter und dazu noch Hauptreisezeit war, stand am Grenzzollamt Füssen eine kleine Autoschlange vor mir. Ehe ich aussteigen konnte, stand schon ein Grenzbeamter neben meinem Wagen und sagte: „Bleiben Sie bitte sitzen, Paßkontrolle." Da die Ausfuhr der im Paß eingetragenen Devisen noch bestätigt werden mußte, er aber nur den normalen Grenzübertrittsstempel bei sich hatte, ging er mit den Worten „Einen Augenblick bitte" an der ganzen Wagenreihe entlang in den Abfertigungsraum, um den Paß mit dem notwendigen Stempel zu versehen, und brachte mir diesen nach kurzer Zeit zurück. Auch bei wiederholten späteren Grenzübertritten an diesem Übergang brauchte ich den Wagen nie zu verlassen.

Eugen Vosseler in Schwenningen am Neckar

*

Ich kann dem Herrn Einsender aus 40jähriger Erfahrung über deutsche Grenzen in keiner Weise rechtgeben. Ich habe nie eine Kontroverse mit einem deutschen Zollbeamten gehabt. Sie haben sich immer höflich benommen, haben ihren Dienst manchmal schärfer, manchmal weniger scharf versehen, und ich bin überzeugt, daß es wahrscheinlich in der Hauptsache daran liegt, wie man den Beamten entgegentritt.

Ernst Röchling in Mannheim

*

Bin am Nachmittag des 19. Februar bei Homburg mit einem neuen englischen Wagen (Swallow Doretti) nach Deutschland eingereist. Zum erstenmal mit einem teuer aussehenden Sportwagen kommend, mußte ich eine im Befehlston geführte, unfreundliche Untersuchung über Wagen und Gepäck ergehen lassen. Auf den Befehl, den rückwärtigen Gepäckraum auszuräumen, begann ich zwar, dem Beamten eine Seite freizumachen, weigerte mich aber, den Inhalt in den schmutzigen Schneematsch zu stellen. Daraufhin beorderte er mich mit dem Wagen hinter das Amtsgebäude. Dort mußte ich wieder in Schneelachen aussteigen und wurde mit einem nichtuniformierten, an die selige Feldwebelzeit gemahnenden Drillichmann allein gelassen, der mir erklärte, hier würden manchmal Stichproben vorgenommen. Ich ließ ihn walten und wollte mich, da ich ohne Mantel war, beim Amtsgebäude unterstellen. Doch es war nichts damit, denn es gab dauernd Befehle: Motorhaube öffnen, Sitzpolster heben usw. Dann begann wieder das gleiche Spiel mit dem Gepäckraum, ich mußte alles einzeln herausräumen, und auf meinen Hinweis, er könne doch selbst nehmen, was er sehen wolle, drohte er mir, er ließe mich den gesamten Wageninhalt in das Zollhaus tragen, wenn ich seinen Befehlen nicht nachkäme. Schließlich nahm er, da er nichts Besseres fand, zwei kleine Packerln mit ½ Pfund Tee und 2 Dosen Nescafé, teilweise offen, die sein Kollege nicht beanstandet hatte, mit in das Zollhaus. Dort begann nun eine langwierige Wiegerei und Rechnerei, ungefähr sechs Beamte beschäftigten sich geraume Zeit damit, sie hatten sichtlich sonst nichts zu tun. Auf meinen Protest hin erklärte mir ein Beamter, daß sie eigentlich verpflichtet seien, den Wagen zu beschlagnahmen, ich sollte lieber Zoll zahlen und ruhig sein. Da ich vor kurzem erst eine Autotour über Persien und Ägypten gemacht hatte und nicht wußte, inwieweit Zollbehörden auch in Europa unberechenbar sein können, zahlte ich 8 DM und verließ die Grenzstation, wobei mir ein Beamter, der mit dem Vorgehen seiner Kollegen offenbar nicht recht einverstanden war, wie ein Hotelboy die Tür aufriß und murmelte, sie müßten ihre Pflicht tun etc. etc. — Die Ausreise-Kontrolle bei Reichenhall war höflich und zuvorkommend wie früher, allerdings auch mit Aussteigen

R. Markl in Wien 13

Einspruch und Beamteneid

Der Leserbrief „Einspruch und Beamteneid" in Heft 5/1955 enthält einige Unrichtigkeiten, die in ähnlicher Form häufig auftauchen.

1. Die eidliche Aussage eines Beamten wird nicht anders gewertet als die eines „gewöhnlichen Sterblichen". Einen „Beamteneid" gibt es also ebensowenig wie eine „Beamtenbeleidigung".

2. Wenn der Angeklagte rechtzeitig unter Angabe plausibler Gründe mitteilt, daß er zu einem Termin nicht erscheinen kann, so wird der Termin verlegt.

3. Nach der Vorschrift des § 233 der Strafprozeßordnung kann der Angeklagte von der Pflicht zum Erscheinen in der Hauptverhandlung entbunden werden; er wird dann von dem für seinen Wohnsitz zuständigen Richter vernommen. In Verkehrssachen wird solchen Anträgen immer stattgegeben, wenn der Angeklagte nicht im Bezirk des zuständigen Gerichts wohnt.

4. Richtig ist leider, daß die Verteidigung bei weit entferntem Gericht für den Angeklagten ein teurer Spaß ist; zur Vermeidung einer Strafe müssen oft Beträge aufgebracht werden, die in keinem Verhältnis zu der in Betracht kommenden Geldstrafe stehen.

In Strafsachen ist gemäß § 7 der StPO das Gericht zuständig, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen wurde. Dort wohnen meist auch die Zeugen, so daß eine andere Regelung im Ergebnis den gleichen Kostenaufwand verursachen würde.

Die Erstattung der Kosten der Verteidigung kommt nur in den engen Grenzen des § 467 des StPO in Betracht. Ein Rechtsanspruch auf Erstattung besteht auch bei offenkundiger Unschuld nicht. Zudem wird in Verkehrssachen ein Freispruch fast immer mangels Beweises erfolgen, so daß praktisch eine Erstattung kaum vorkommt.

Es wäre zu begrüßen, wenn die Gerichte auch in Verkehrssachen von der ihnen in § 467 StPO eingeräumten Möglichkeit, die Erstattung notwendiger Aufwendungen bei Freisprüchen anzuordnen, mehr Gebrauch machen würden als bisher.

Rechtsanwalt H. H. Stein in Hamburg-Lokstedt

Sonne, Wasser
und ein WIKING-Sportschlauchboot

Wo immer Sie sein mögen, an Ihren heimatlichen Flüssen und Seen, auf großer Ferienfahrt an der Nordsee wie am Mittelmeer: Ihr WIKING-Schlauchboot kann dabei sein. Zusammengelegt mit Blasebalg ist das Boot nicht viel größer als ein Benzinkanister, in 3-5 Minuten aber mit dem Spezialblasebalg aufzupumpen.
Wunderbar dann, dieses „Umsteigen" von der heißen, staubigen Landstraße auf die große Stille und Kühle des Wassers. Nicht mehr angewiesen sein auf das Schwimmen am Strand, sondern hinausfahren können in die glitzernde Weite — neues Erleben sich schaffend.

Das WIKING-Boot erhält seine ganz bedeutende Wasserlage und die dadurch bedingte Sicherheit durch den breit aufliegenden Boden und die den Innenraum umspannenden großvolumigen Tragschläuche. Dieses Boot kippt nicht, Sie könnten sich zu zweit auf eine Bordwand setzen! Zum bequemen Sitzen sind Rückenlehnen und hohe Sitzkissen vorhanden. Der große freie Innenraum erlaubt aber auch ein sich Gegenübersetzen!

Die überragende Wasserlage, bedingt durch die breite Form mit den spitzen Bug- und Heckenden erweist sich besonders beim Betrieb mit Außenbordmotor. Dieser Motor, der Zündapp-Delphin, wird an einem Drehsockel auf dem Heck des Bootes befestigt. Mit einem Betätigungsgriff wird der Motor gedreht und dadurch das Boot gesteuert. Keine andere Anbringungsart ergibt diese Wendigkeit und Fahrsicherheit. Bedenken Sie: Welch beglückende Möglichkeiten kann Ihnen das motorisierte Boot bieten!

WIKING

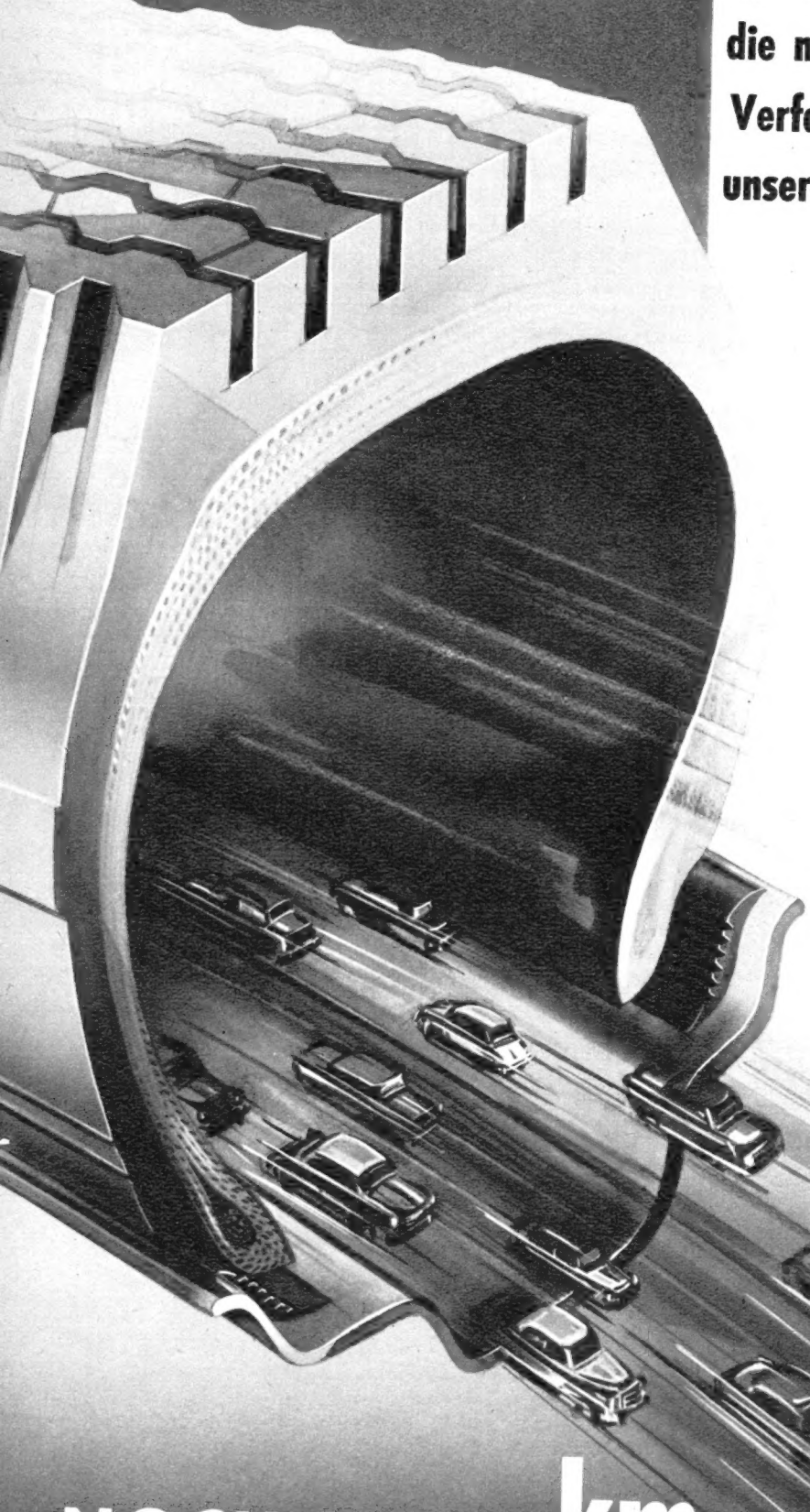
Länge des Bootes 3,20 m, Länge Innenraum 2,00 m, Preis des Bootes DM 260.—, Preis des Zündapp-Delphin-Motors DM 395.—

Fordern Sie Angebot vom WIKING-Schlauchbootwerk Otto Hanel Hofgeismar Bzk. Kassel

Überzeugend sind auch die neuen *schlauchlosen*

METZELER PKW REIFEN

die nach dem gleichen patentierten Verfahren hergestellt werden wie unsere schlauchlosen LKW-REIFEN



EINFACHE MONTAGE

ABSOLUTES DICHTHALTEVERMÖGEN

NIEDRIGE REIFENTEMPERATUR

GERINGER ABRIEB

HÖHERE KILOMETERLEISTUNGEN

GRÖSSERE FAHRSICHERHEIT

METZELER MÜNCHEN

NOCH MEHR km FÜR IHR GELD

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

2. APRIL 1955
32. JAHRGANG

7

Kaum aus dem Ei gekrochen

ist der neue kleine Fiat 600 – aber die eben erschienene MOTOR REVUE hat ihn schon auf den Gebirgsstraßen Oberitaliens getestet und einen langen Bericht über ihn veröffentlicht. An weiteren Themen in diesem besonders reichhaltigen Heft (112 Seiten Umfang) finden Sie die lange vorbereitete große Bugatti-Reportage „Historie und Gegenwart", wundervolle vierfarbige S. Werner - Zeichnungen vom Mercedes-Benz 300 SL, einen ausführlichen Bildbericht über die interessantesten Fahrzeuge auf dem Genfer Salon und vieles andere mehr. Als Reisethemen werden diesmal das Tessin und – in einer umfassenden Arbeit – die deutschen Heilbäder behandelt. Die neue MOTOR REVUE ist ab sofort überall – und wenn ausverkauft – direkt beim Verlag zu haben.

Foto: Wieselmann

LESEN SIE ZUERST:

Erika und ich

waren uns von vornherein darüber einig gewesen, unterwegs keine großen Kochereien zu veranstalten. Einmal am Tage, so hatten wir beschlossen, würden wir in irgendeinem Lokal ausgiebig warm essen und uns im Wohnwagen auf einfache kalte Mahlzeiten beschränken. (Das Wohnwagen-Abenteuer, S. 11)

Was hatte er gesagt?

Ach so: ganz vorschriftsmäßig. Und daraus sprach echte, ehrliche Überzeugung. Genau so „vorschriftsmäßig" stehen heute, morgen und übermorgen noch viele andere mit ihren Wagen auf der Straße. (Er stand dort ganz vorschriftsmäßig! Seite 18)

Die Betreuung

des Tatra erfolgte wie bei den meisten seiner Zeitgenossen nicht in einer autorisierten Spezialwerkstätte mit weißbemäntelten Abnahmeingenieuren, sondern nach einem undefinierbaren Kalender in einer Bude, über die ihr rechtschaffener Meister geschrieben hatte: Reparaturen aller Systeme. (Biographien alter Autos: Tatra 4/12 PS, Seite 20)

Aber lesen Sie auch:

Briefe an die Redaktion . . . S. 2
Ganz kurz . . . . . S. 8
Die letzte Runde! . . . . . S. 9
Mal ganz dumm gefragt . . .
50. Bergsteigefähigkeit . . S. 10
Sie wollen nach Italien? . . S. 14
Italienisches Tagebuch . . . S. 16
Die große Hoffnung . . . . S. 17
Reziproke Verkehrserziehung . S. 19
Der Wurm . . . . . S. 21
Talbot-Lago 2,5 Liter Sport . . S. 23
Ich fuhr die Corvette . . . . S. 24
Die 12 Stunden von Sebring . S. 26
In Montlhéry schien die Sonne S. 26
Runde um Runde . . . . . S. 28
Autodromo Pergusa . . . . S. 28
Aufgepicktes . . . . . S. 30
Die Vespa von Messerschmitt S. 32
Bundesgerichtshof verurteilt Behördenträgheit . S. 33
Wann und wieviel Schmerzensgeld? . . . . S. 34
Im Ringen um die Oktanzahl . S. 36
Steuer, Recht, Versicherung . S. 38
Neue Bücher . . . . . S. 41
Die letzte Seite . . . . . S. 44

Unser Titelbild

Foto: Walter Krämer

Ganz kurz

Die Pauschsätze für Arbeitnehmer,

die mit eigenem Kraftfahrzeug zur Arbeitsstätte fahren, sind nun endgültig wie folgt festgesetzt: Personenwagen 50 Pfg. je Kilometer Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (also praktisch 25 Pfg. je Kilometer und Tag bei einmaliger Hin- und Herfahrt), Motorräder 22 Pfg. und Mopeds 12 Pfg.

3 Milliarden Liter Benzin

verbrauchte der westdeutsche Kraftverkehr im Jahre 1954. Für jeden Liter kassiert der Staat 17,8 Pfg. an Mineralölsteuer und 4,7 Pfg. an Mineralölzoll. Das brachte ihm insgesamt 674 Millionen DM ein. An Dieselöl wurden 1954 in der Bundesrepublik 2,1 Milliarden Liter verbraucht. Da der Staat von jedem Liter Dieselöl 8 Pfg. Zoll und 4,7 Pfg. an Steuer einnimmt, betragen seine Gesamteinnahmen aus dem Dieselölverbrauch 266 Mill. DM. Die Einnahmen des Bundes aus Benzin und Dieselöl zusammen betragen im Jahr 1954 somit 940 Mill. DM. Noch nicht einmal ein Drittel davon wurden vom Bund für den Straßenbau aufgewandt.

Normverbrauch

Der Fachnormenausschuß Kraftfahrzeugindustrie hat die Absicht, den Begriff des Normverbrauchs neu festzulegen. Es sollen dabei im wesentlichen die Wünsche Berücksichtigung finden, die wir unter der Überschrift „Ein neuer Normverbrauch ist fällig!" im AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 21/1954, erstmalig zur Sprache brachten.

Die Fordwerke

in Köln haben das benachbarte Gelände der Imbert G.m.b.H. gekauft. Durch wesentliche Erweiterung ihrer Fabrikanlagen wollen sich die Fordwerke von den Zulieferer-Industrien unabhängiger machen als bisher.

Erfahrungsaustausch Solex - Stromberg - Zenith

Die Deutsche Vergaser-Gesellschaft m.b.H., Neuß a. Rh., hat kürzlich mit der bekannten amerikanischen Firma Bendix Aviation Corporation, New York, und deren Werken Stromberg und Zenith einen gegenseitigen Erfahrungsaustausch vereinbart. Diese Tatsache ist um so bemerkenswerter, als Bendix nicht nur auf dem Vergasergebiet Weltruf hat, sondern auch über große Erfahrung im Bau von Einspritzpumpen verfügt.

Fischer-Vergaser

Die Fischer A.G. für Apparatebau teilt mit, daß ihr Vertragsverhältnis mit der Amal Ltd. in Birmingham mit Wirkung vom 31. 12. 1954 erloschen ist. Die bisherigen Vergasertypen sowie neue Entwicklungen laufen ab jetzt unter dem Namen Fischer-Vergaser.

Münchener Polizisten

in Zivil sammelten in ihrer Freizeit Anzeigen gegen Verkehrssünder, nachdem einige Beamte eine mangelhafte Fleißnote erhielten, weil sie nicht genug Anzeigen ablieferten. Laut „Süddeutscher Zeitung" erklärte Sicherheitsdirektor Hecht: „Ein Beamter, der von seinen Reviergängen keine Anzeige mitbringt, ist eben kein pflichteifriger Beamter." (Siehe Aufgepicktes, Heft 6.)

Schlaglöcher

Wegen eines Verkehrsunfalles, der durch starke Schlaglöcher auf einer Bundesstraße verursacht wurde, verurteilte das Kölner Oberlandesgericht die Bundesrepublik zur Leistung des Schadenersatzes (2 U 3/1954).

Eine Straßenecke,

an der sich besonders viele Unfälle ereigneten, wollten die Bauern des oberfränkischen Dorfes Meierhof bei Münchberg verbreitern, nachdem die Behörden nichts zur Beseitigung der Gefahrenstelle unternahmen. Als die Bauern bereits in Gemeinschaftsarbeit Straßenbaumaterial angefahren hatten, verbot die Straßenbaubehörde jede Veränderung der Straße ohne ihre Genehmigung.

Auf die in der Sowjetzone

geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerhalb geschlossener Ortschaften 40 km/st für alle Kfz, außerhalb der Ortschaften und auf den Autobahnen 80 km/st für Pkw und Krafträder, 60 km/st für andere Kfz) weist die Volkspolizei die westdeutschen Kraftfahrer hin. Angeblich haben westdeutsche Kraftfahrer durch Überschreiten der Höchstgeschwindigkeitsgrenzen ein Ansteigen der Verkehrsunfälle auf den Interzonenstrecken verursacht.

Sowjetzonen-Ministerpräsident Otto Grotewohl

schenkte seiner Frau Hansi einen hellroten Triumph-Sportwagen TR 2, der auf der Leipziger Messe ausgestellt worden war. Warum wohl fährt Frau Hansi keinen EMW 327?

„Das beste Pferd im Stall"

ist der Titel einer hübschen Broschüre des VDA, die in anschaulicher Weise die Bedeutung der Kraftfahrt für die Leistungsfähigkeit der gesamten Wirtschaft und den Lebensstandard jedes einzelnen Bürgers herausstellt. Das aufschlußreiche Büchlein kann vom Verband der Automobilindustrie, Frankfurt a. M., zum Stückpreis von DM 1.— bezogen werden.

Nächste Gebrauchtwagenmesse

6. 5.—9. 5. Killesberg Stuttgart.

Deutsche für zehn Tage in Holland unerwünscht

Der „Industriekurier", Düsseldorf, veröffentlicht eine Zuschrift seines Amsterdamer Mitarbeiters, in der es den deutschen Reisenden nahegelegt wird, in der Zeit vom 1. bis 10. Mai Holland nicht zu besuchen, da während dieser Zeit dort große Feierlichkeiten aus Anlaß des 10. Jahrestages der Befreiung Hollands durch die Alliierten stattfinden. Also: Deutsche sind in Holland mal erwünscht, mal unerwünscht. Recht merkwürdig!

Benzingutscheine für Italienreisende

Auf Grund einer Vereinbarung mit der ENIT können ab sofort Benzingutscheine für Italienreisende bei der Rhein-Main-Bank, der Rhein-Ruhr-Bank, der Hamburger Kreditbank und der Bank für Handel und Industrie Berlin gegen Vorlage des Triptyks oder Carnets erworben werden. Damit ersparen sich Italienreisende die lästigen Wartezeiten an den Grenzübergangsstellen und kommen in den Genuß der etwa 30%igen Preisermäßigung. Benzingutscheine können jeweils nur für 10 Tage verkauft werden (Höchstsatz für Kraftwagen 300 Liter, für Motorräder 100 Liter). Weitere Gutscheine können frühestens am 9. Tage nach Grenzübertritt in Italien erworben werden. Ein Verkauf von Benzingutscheinen an Inhaber von Autobussen oder gewerblichen Kraftfahrzeugen ist nicht gestattet. Nicht benutzte Gutscheine können nur vor der Ausreise aus Italien bei den Büros des ENIT oder des ACI eingelöst werden. Eine nachträgliche Einlösung in Deutschland ist nicht möglich.

Vermittlung von Partnerreisen

Freigesprochen von der Anklage der Beihilfe zum Vergehen gegen das Personenbeförderungsgesetz hat das Wuppertaler Schöffengericht einen Agenten der Stella-Partnerreisenvermittlung, gegen den die Bundesbahn Strafanzeige erstattet hatte. Eine Genehmigungspflicht für derartige Reisen im privaten Gefälligkeitsverkehr bestehe nicht, da sie nicht unter den Begriff des „Gelegenheitsverkehrs" im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes fallen. Genehmigungspflichtig als Gelegenheitsverkehr sei nur der Verkehr mit Droschken, Ausflugs- und Mietwagen.

Nur noch drei Autofirmen

gäbe es — schrieben wir im Genf-Bericht (Heft 6) — in den USA, die noch keinen V 8-Motor in ihrem Typenprogramm besitzen: Kaiser, Nash und Willys. Es gibt nur noch zwei, denn auch Nash hat jetzt einen V 8, und zwar den — ebenfalls von Hudson benutzten — neuen Packard V 8. Daß wir im Bildtext den Daimler mit seinem traditionellen Gesicht als Alvis ausgaben, haben aufmerksame Leser natürlich gleich bemerkt.

Nebelscheinwerfer

Das Bundesverkehrsministerium weist darauf hin (VkBl 1955, S. 111), daß nach § 33 Abs. 4 StVO Nebelscheinwerfer nur bei Nebel oder Schneefall, und zwar am Tage nur in Verbindung mit dem Abblendlicht, bei Dunkelheit nur in Verbindung mit dem Abblend- oder dem Begrenzungslicht eingeschaltet werden dürfen. Ausdrücklich wird jedoch die Ansicht als unzutreffend erklärt, Nebelscheinwerfer müßten so geschaltet sein, daß sie beim Einschalten des Fernlichts verlöschen. Eine solche Schaltvorschrift besteht nicht und würde auch nicht erlassen werden.

Schneeketten

Eine spezielle Vorschrift über das Mitführen und die Verwendung von Schneeketten besteht nicht, teilt das Bundesverkehrsministerium mit. Nur in besonderen Fällen ergibt sich eine solche Verpflichtung, z. B. insbesondere aus § 1 StVO und § 30 StVZO zur Verhütung von Verkehrsbehinderungen.

Wegen charakterlicher Unzulänglichkeit

bestätigte das Bremer Verwaltungsgericht die Führerscheinentziehung für einen Kraftfahrer, der wiederholt wegen Devisenvergehen verurteilt worden war.

Die britischen Fordwerke

verkauften im Jahre 1954 mehr Personenwagen, Lastwagen und Schlepper als je zuvor, nämlich insgesamt 291 468 Fahrzeuge, also um 57 089 mehr als im Jahre 1953. Der Gesamtverkaufswert betrug 127,3 Mill. Pfund, der Reingewinn 9,89 Mill. Pfund (1953: 5,53). Es wird eine Dividende von 15% (1953: 12%) gezahlt werden.

Auf 1200 bis 1250 VW täglich

will das Volkswagenwerk seine Produktion bis Ende des Jahres steigern. Exportanteil an der VW-Produktion soll von derzeit 45 auf 55% erhöht werden.

In Ludwigshafen

werden über eine Annoncen-Expedition Konstruktion, Baurecht, Zeichnungen, Werkzeuge und Vorrichtungen zur Herstellung eines eingeführten Kleinautos zu vorteilhaftem Kauf angeboten. Champion?

Von einem Pferd,

das von einer Weide herangaloppierte, war ein Motorradfahrer zum Sturz gebracht und getötet worden. Der Pferdebesitzer, ein 28jähriger Landwirt, wurde dafür von der Ersten Großen Strafkammer in Aachen wegen Verletzung der Sorgfaltspflicht zu 600 Mark Geldstrafe an Stelle einer an sich verwirkten sechswöchigen Gefängnisstrafe verurteilt.

Die letzte Runde!

Während diese Zeilen geschrieben werden, berichtet der Rundfunk in seinem Nachrichtendienst, daß der Bundeskanzler die Leiter der mit dem Verkehrsfinanzierungsproblem beschäftigten Bundestagsausschüsse zu sich berufen habe, weil die in der zweiten Lesung des Verkehrsfinanzgesetzes im Bundestag eingebrachten und angenommenen Zusatzanträge das zusätzliche, von der Regierung erwartete Aufkommen von rund 500 Millionen DM auf rund 400 Millionen DM reduziere. Offenbar will damit der Bundeskanzler die Regierungsvorlage retten, ehe die dritte Lesung des Gesetzes über die Bühne geht. Die nächsten Tage also werden darüber entscheiden, und die Würfel dürften gefallen sein, wenn das vorliegende Heft von AUTO, MOTOR und SPORT bei seinen Lesern eintrifft.

Wäre es wirklich so, wie wir es in der Überschrift benannten, wäre es wirklich die letzte Runde eines Kampfes über das zukünftige Schicksal der deutschen Motorisierung, so könnten wir uns heute eine Betrachtung sparen. Aber wir glauben nicht daran, daß es wirklich die letzte Runde ist, sondern hoffen vielmehr, daß es sich — gleichgültig, ob das Verkehrsfinanzgesetz mit oder ohne Zusatzanträge verabschiedet wird, — nur um eine Zwischenlösung handelt, die zeitlich notwendig ist, wenn die unerläßlichen Straßenbauarbeiten noch in diesem Jahre begonnen werden sollen. Einzig unter diesem Aspekt und nur unter der Voraussetzung, daß die Straßenbauplanung *sofort* in die Tat umgesetzt wird, verstärkt sich auch in den betroffenen Kreisen die Ansicht, daß man dem Verkehrsfinanzgesetz trotz all seiner Mängel bedingt zustimmen solle.

Die Initiative des Bundeskanzlers wird nicht ganz verständlich, wenn man die Berichte über die zweite Lesung des Verkehrsfinanzgesetzes aufmerksam verfolgt. Tatsächlich wurden nämlich die meisten Zusatzanträge abgelehnt, mit Ausnahme jenes von der CDU eingebrachten und von der SPD unterstützten Antrages, die erhöhte Kraftfahrzeugsteuer für Anhänger als Übergangslösung für die nächsten zwei Jahre um 25 Prozent zu senken, was Staatssekretär Dr. Hartmann vom Bundesfinanzministerium als einen Steuerausfall in Höhe von etwa 35 Millionen DM bezeichnete.

Im übrigen ergab die zweite Lesung des vielumstrittenen Gesetzes folgende Ergebnisse: Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenfahrzeuge um 20 Prozent; Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen auf 20 DM je 200 kg Gesamtgewicht und den gleichen, nun für eine Übergangszeit um 25 Prozent reduzierten Steuersatz für Anhänger. Außerdem Erhöhung der Mineralölsteuer für Benzin um 2 und für Dieselkraftstoff um 10 Pfennig je Liter, und schließlich eine Erhöhung der Beförderungssteuer für den Werksfernverkehr um 3 Pfennig.

Nach der Berechnung des Finanzausschusses sollen die sich hieraus ergebenden Mehreinnahmen einen jährlichen Betrag von 460 Millionen DM erbringen, von denen in den nächsten zehn Jahren der Bundesbahn jährlich 145 Millionen DM, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen jährlich 10 Millionen DM und für die nächsten 14 Jahre jährlich 115 Millionen DM dem Bau von neuen Autobahnen zufließen sollen, während eine Zweckbindung für die restlichen schätzungsweise 50 Millionen DM, die dann noch verbleiben (und bei anwachsender Motorisierung naturgemäß einen wesentlich höheren Betrag ausmachen würden) nicht erreicht wurde. Diese insbesondere von den Abgeordneten Donhauser und Müller-Hermann (beide CDU) mit dem Hinweis auf die Gefahrenquelle unzulänglicher Ortsdurchfahrten usw. geforderte Zweckbindung lehnten außer dem Staatssekretär Dr. Hartmann vom Bundesfinanzministerium vor allem die Abgeordneten Dr. Dresbach (CDU), Dr. Bleiß (SPD) und Neuburger (CDU) aus „fiskalischen Bedenken" ab.

Soweit die augenblickliche Situation hinsichtlich des Verkehrsfinanzgesetzes, das durch die damit erreichte Verteuerung der Transportkosten das Straßenentlastungsgesetz des Herrn Bundesverkehrsministers auf eine mehr als elegante Art und Weise überflüssig machte. Nach Ansicht des Straßenverkehrsgewerbes genügen allein schon diese neuen Belastungen, um Tausenden von Straßenverkehrsbetrieben die Existenzgrundlagen zu entziehen, vom Transport von tarifniedrigen Massengütern ganz zu schweigen. Ob das Gesetz, indem es den einen, gesunden Verkehrsträger belastet, um ihn als Blutspender für den anderen, keineswegs gesunden Verkehrsträger zu mißbrauchen, wirklich die angeblich angestrebten „gleichen Startbedingungen für alle Verkehrsträger" schafft, muß bezweifelt werden. Inwieweit sich das Gesetz zudem als Ursache einer für die Allgemeinheit durchaus spürbaren Verteuerung auswirkt, wird sich in Kürze erweisen. Allein im Güternahverkehr rechnet man mit einem Ansteigen der Transportkosten um 30 Prozent, — eine Belastung, die vom Verkehrsträger keinesfalls absorbiert werden kann und infolgedessen auf die transportierten Güter umgelegt werden dürfte.

Wenn somit auch angenommen werden darf, daß das famose „Straßenentlastungsgesetz" des Bundesverkehrsministers illusorisch geworden ist, so besteht jedoch nach wie vor die Gefahr, daß dieser auf dem Verordnungswege jene Maßnahmen ergreift, die eine weitere, abermals zusätzliche Belastung für den Straßentransport bedeuten und unübersehbare Auswirkungen haben können.

Nach den Intentionen des Herrn Bundesverkehrsministers soll in Zukunft die Breite von Straßenfahrzeugen auf 2,35 m beschränkt werden, obwohl man sich vor gar nicht allzulanger Zeit in Genf international auf eine Breite von 2,50 m geeinigt hatte. Auch die weiter geplanten Beschränkungen für Höhe, Achslast, Zuglänge und Gesamtgewicht gehen weit über die internationalen Vereinbarungen hinaus. So soll bei der Zuglänge, die augenblicklich 20 m als Höchstgrenze hat, eine Beschränkung auf 14 m erfolgen (international 18 m) und beim Gesamtgewicht von augenblicklich 40 Tonnen eine Beschränkung auf 26 Tonnen, gegenüber der internationalen Vereinbarung von 36 Tonnen.

Hier droht zweifelsohne eine große Gefahr für den gewerblichen Straßenverkehr, — zugleich aber auch für die Automobilindustrie, die u. U. gezwungen werden kann, ihre gesamte Produktion umzustellen. Schon jetzt führt die Unsicherheit über die zukünftige Entscheidung zu einer spürbaren Zurückhaltung der Käuferschaft.

Soweit die gegenwärtige Situation. So unerfreulich sie sein mag, so erschütternd die sich darin manifestierende Kurzsichtigkeit vieler Bundestagsabgeordneter sein mag, so wäre es doch falsch, sich nunmehr einem trüben Pessimismus hinzugeben. Das gilt insbesondere von der von uns immer und immer wieder erhobenen Forderung nach völliger Beseitigung der Hubraumsteuer für Personenfahrzeuge und ihre Ersetzung durch eine gerechte Verbrauchsbesteuerung, wie sie z. B. in Frankreich seit vielen Jahren erfolgreich angewendet wird.

Bei der kürzlich erfolgten Einigung über die Finanzgesetze, die zwischen Bund und Ländern erreicht wurde, bestimmen die neu formulierten Artikel 106 und 107, daß u. a. die Kraftfahrzeugsteuer ab 1. April 1956 nicht mehr den Ländern zufließt, sondern Bundessteuer wird. Damit ist das größte Hindernis, das bisher der Umwandlung der Hubraumsteuer im Wege stand — das finanzielle Interesse der Länder — beseitigt, und es sollte möglich sein, die unerläßliche Revision der Kraftfahrzeugsteuer durchzuführen.

Carl Otto Windecker

Mal ganz dumm gefragt . . .

50. Bergsteigefähigkeit

Immer wieder vertraten Sie die Auffassung, daß bei der heutigen Verkehrssituation weniger die Höchstgeschwindigkeit eines Wagens als dessen Lebendigkeit beim Beschleunigen, Überholen und am Berg wichtig sei. Wenn ich mir unsere heutigen Autobahnen anschaue und gar an die Zukunft denke, muß ich Ihnen dabei recht geben, so sehr in der Brust eines alten Automobilisten etwas weh tut, wenn er sich vorstellen muß, daß man die Höchstgeschwindigkeit bewußt beschneidet, nur um wenige Prozente mehr Bergsteigefähigkeit zu erhalten. Uns Norddeutschen, die wir alle Jahre mal in die Berge kommen und dort von Ihrem Vorschlag profitieren könnten, tut es besonders weh. Trotzdem muß ich zugeben, daß gute Beschleunigung eine feine Sache ist; ich sehe nur nicht ein, wieso sie mit guter Bergsteigefähigkeit in einen Topf geworfen werden soll.

Apropos Bergsteigefähigkeit: Es ist mal wieder eine Debatte entbrannt bei uns, und zwar wegen der Prozentangaben. Wenn es heißt „30% im ersten Gang" — auf was beziehen sich die Prozente? Knurrjahn meinte etwa folgendes: Mehr als 100% gibt's nicht, steiler als senkrecht gibt's auch nicht, also logischer Schluß: 100% = senkrechte Wand. Kuhlkamp, der es von Berufs wegen wissen müßte, sagte, 30% Steigung bedeuteten, daß auf 100 Meter Fahrstrecke eine Höhendifferenz von 30 Metern überwunden werden müßte, ich dagegen glaube mal gelesen zu haben, daß diese 30 Meter auf eine Horizontalstrecke von 100 Metern bezogen sind und nicht auf die Fahrstrecke (irgendwie muß das mit Cosinus oder Tangens zu tun haben — warum dann nicht gleich den Steigungswinkel angeben?). Zwecks Schlichtung unseres sanften Streites wende ich mich an Sie. Hier gilt's, so glaube ich, so manchen Irrtum aufzuklären!

Ihr Dr. A. W. Rage, Brunsbüttelkoog

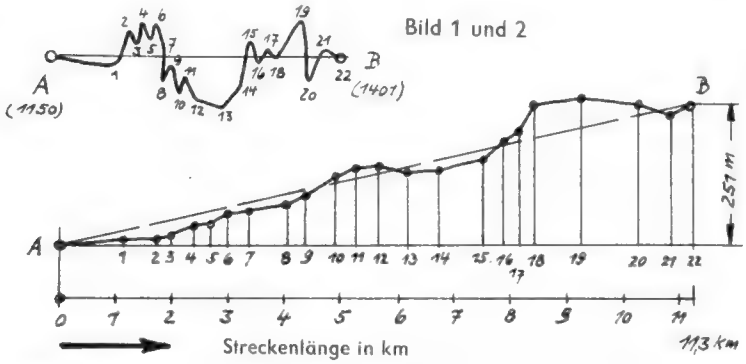
So hoch hinaus

wie Ihr Stammtischkollege Knurrjahn, nämlich senkrecht gen Himmel, wollen wir nun doch trotz aller optimistischen Hoffnungen in die Bergsteigefähigkeit künftiger Modelle nicht; wir wollen lieber mit den 30 bis 40% Steigfähigkeit unserer Personenwagen zufrieden sein.

Ihre letzte Frage möchte ich zuerst beantworten. Sie dürfen für sich in Anspruch nehmen, das Richtige gewußt zu haben: Die Steigungen werden vom Straßenbauer schon bei der Planung der Straße festgelegt, wo nach dem Meßtischblatt, also nach der Vertikalprojektion des Geländes, gearbeitet wird. Abgreifbar sind dort direkt nur die Luftlinienabstände gewisser Punkte, also dasselbe, was Sie unter „Horizontalstrecke" verstehen. Man darf jedoch für die Bestimmung der Steigung auch nicht die Luftlinienentfernung zugrundelegen. Ich mache Ihnen das Ganze am besten an einem kleinen, x-beliebig erfundenen Beispiel klar.

Da finden wir auf der Karte 1 : 100 000 eine Bergstraße zwischen Axenhausen und Bergdorf (Bild 1) mit den Ortshöhenbezeichnungen 1150 und 1401 m. Von A nach B sind also insgesamt 1401—1150 = 251 Meter

Bild 1 und 2



Höhendifferenz vorhanden. Als Luftlinienabstand greifen wir mit dem Zirkel 51 mm = 5,1 cm, so daß die Entfernung in der Natur 5,1 km ist. Wollten Sie aus dieser Entfernung und der Höhendifferenz die mittlere Steigung errechnen, so kämen sie auf

$$m_b = \frac{251}{5{,}1 \cdot 1000} \cdot 100 = 4{,}9\%.$$

Das wäre richtig, wenn die Axhausener die Absicht hätten, nach Bergdorf eine Seilbahn oder einen Berglift einzurichten. Die Straße dagegen windet sich zunächst gemächlich den Berg hinan, hat am Schluß ein paar steile Wegstücke und senkt sich nach Bergdorf hinein. Um zu sehen, was nun wird und wie die Steilheit der einzelnen Wegstücke ist, muß man schon die ganze Straßenlänge in der Vertikalprojektion „abwickeln", wie dies im zweiten Bildchen geschehen ist, wobei über der Straßenlänge auch gleich die entsprechenden Zwischenhöhen aufgetragen sind. So ergibt sich ein anschauliches Bild über die Steigungsverhältnisse. Wir finden zunächst eine gesamte Streckenlänge von Axhausen bis Bergdorf von 11,3 km. Die mittlere Steigung der Straße ist also

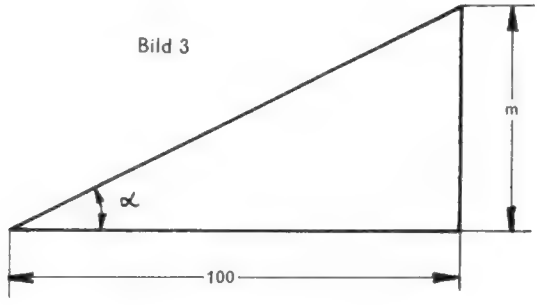
$$m_{st} = \frac{251}{11{,}3 \cdot 1000} \cdot 100 = 2{,}2\%,$$

für Ihren Wagen also scheinbar selbst im direkten Gang eine Spazierfahrt. Allerdings ist auch etwas Gefälle in der Straße, nämlich in den Teilstrecken 12—13 bzw. 19—20 und 20—21, was durch etwas steilere Steigung auf den anderen Teilstrecken wettgemacht werden muß. Zweifellos das steilste Teilstück ist 17—18, da sind nämlich auf 0,26 km = 260 Meter Straßenlänge 45 m Höhendifferenz zu überwinden, was einer Maximalsteigung auf dieser Straße von

$$m_{max} = \frac{45}{260} \cdot 100 = 17{,}3\,\%$$

entspricht. Das geht nicht mehr gut im direkten Gang. Sie werden schon den zweiten Gang brauchen, da Sie in der scharfen Kehre 17 jeden Schwung wegnehmen müssen. Übrigens geht von Kehre 13 nach Kehre 18 eine Materialschwebebahn. Können Sie deren mittlere Steigung errechnen, wenn ich Ihnen verrate, daß aus dem ersten Bildchen eine Luftlinienentfernung von genau 1,3 km, aus dem zweiten Bildchen eine Höhendifferenz von 114 m abgegriffen werden kann? (Wenn Sie richtig gerechnet haben: 8,8%.)

Bild 3



Wie ist nun aber der Zusammenhang zwischen Steigungsprozenten und -graden? Aus dem Geschilderten geht hervor, daß man unter Steigung m in Prozenten die Höhendifferenz auf 100 m projizierter Straßenlänge versteht. Gemäß dem dritten Bildchen ist also tgα = m/100, d. h. zu 20% Steigung gehört ein Steigungswinkel, dessen tgα = 20 : 100 = 0,2 ist. Wenn Sie in Ihrer altehrwürdigen trigonometrischen Tafel nachschlagen, finden Sie als zugehörigen Winkel α = 11°20′. Was sind nun 100%? Dazu gehört ein Steigungswinkel, dessen tgα = 100 : 100 = 1,0, und der sich zu 45° ergibt. Und die senkrechte Wand? tg 90° = ∞. Die Angabe von ∞% wird Knurrjahn wohl noch in keinem Prospekt gefunden haben, es sei denn, es hätte sich um den Prospekt eines Fahrstuhlfabrikanten gehandelt. Schließen Sie aber aus der Tatsache, daß 100% 45° entsprechen, nicht etwa, daß 50% dann 22,5° gleichkommen, denn tgα = 0,50 gibt α = 26°35′! Ich habe die Verhältnisse im dritten Bildchen darzustellen versucht, aus ihm können Sie den Zusammenhang zwischen Steigungswinkel und -prozenten klar erkennen.

Doch weiter zur Frage, wieso Beschleunigungs- und Bergsteigefähigkeit in einen Topf geworfen werden dürfen. Zur Vorwärtsbewegung in der Ebene braucht man eine gewisse Leistung an der Treibachse, die sich aus der Leistung zur Überwindung des Luftwiderstandes und des Rollwiderstandes zusammensetzt. Solche Fahrwiderstandskurven sind Ihnen aus unserer früheren Korrespondenz (Nr. 8 „Übersetzungen", Nr. 34 „Temperament oder Spitze?") genügend gut bekannt. Wir haben dort auch schon gesehen, daß die Differenz zwischen Fahrwiderstandsleistung und an der Treibachse verfügbarer Leistung als „Überschußleistung" bezeichnet wird.

Diese aber kann sowohl für Beschleunigung des Wagens als auch zur Überwindung von Steigungen (oder für beide gleichzeitig) eingesetzt werden. Um für beides genügend Reserve an Leistung zu haben, soll die Überschußleistung möglichst groß sein, sich die Treibachsleistungskurve über der Fahrwiderstandsleistung also möglichst stark wölben. Man kann das (vgl. „Temperament oder Spitze?") durch bewußten Verzicht auf Höchstgeschwindigkeit, also durch entsprechend größere Treibachsübersetzung, am einfachsten erzielen, weiter durch recht flachen Verlauf des Motordrehmoments über der Motordrehzahl und Verlegung des maximalen Drehmoments in den unteren Drehzahlbereich.

Je kleiner die Fahrgeschwindigkeit bei voll verfügbarer Motorleistung, desto größer die Überschußleistung, desto höher auch Beschleunigung und Bergsteigefähigkeit. Deshalb schaltet man ja schließlich zurück, wenn es drauf ankommt. Wenn man die zur Überwindung einer Steigung von m% erforderliche Kraft näher untersucht, findet man, daß sie (unter unbedeutenden Vernachlässigungen bei nicht zu großer Steigung)

$$P_b = 0{,}01 \cdot G \cdot m$$

ist, wo G das Wagengewicht bedeutet. Andererseits ist die Beschleunigungskraft

$$P_{st} = \frac{G}{g} \cdot b,$$

wo G wieder das Wagengewicht, $g = 9{,}81$ m/sek² die Erdbeschleunigung und b (m/sek²) die Stärke der Beschleunigung. Mit $g \sim 10$ ergibt sich vereinfachend

$$P_b = 0{,}1 \cdot G \cdot b.$$

Bei gegebener Überschußleistung und Fahrgeschwindigkeit steht also entweder P_{st} oder P_b zur Verfügung. Die mögliche Beschleunigung b und die mögliche Steigfähigkeit m stehen durch

$$P_{st} = P_b$$

miteinander in Beziehung, und Sie können weiter

$$0{,}01 \cdot G \cdot m = 0{,}1 \cdot G \cdot b$$

oder

$$m = 10 \cdot b$$

folgern. Beschleunigung und Bergsteigefähigkeit hängen also physikalisch sehr eng zusammen. Welch ein Glück, daß beide in gleichem Maße wachsen und sich nicht, wie sonst in der Technik leider sehr oft, widersprechen bzw. durch entgegengesetzte Maßnahmen gesteigert werden müssen! Daß Beschleunigung heute mehr denn je wichtig ist, ist ja wohl jedem klar, der unsere Landstraßen befahren muß, und wird auch von Norddeutschen nicht in Abrede gestellt. Daß man den Süddeutschen mit einem modernen Auto gleichzeitig und gratis noch gute Bergsteigefähigkeit schenkt, ist ein glücklicher Zufall, über den man nicht froh genug sein kann. *bk.*

Das Wohnwagen-Abenteuer

Bei der dritten Flasche hieb mir mein Freund Emil Zogbaum urplötzlich seine rechte Pranke auf die Schulter, daß ich im Sessel zusammenknickte, nahm mit der Linken die Zigarre aus dem Mund und sprach die geflügelten Worte:

„Mensch, Doktor, ich habe was für dich! Einen Wohnwagen, Mensch! Eigene Konstruktion, wird jetzt von einer Fabrik im Rheinland in Serie gebaut. Ultramodern, Mensch! Wiegt leer nur dreihundert Kilogramm, jeder Volkswagen zieht den jede Steigung hoch. Trotzdem kann man darin zu dritt nebeneinander schlafen und zu sechst um den Kaffeetisch sitzen.

Aber das Beste kommt noch! Das Beste kommt bekanntlich immer zuletzt. Wenn du nämlich mit dem Anhänger nach dem Morgenfrühstück wieder auf die Reise gehen willst, drehst du außen an einer Kurbel. Dann verschwindet das Oberteil mit den Fenstern im doppelwandigen Unterteil, das ganze Ding wird fast einen Meter niedriger — was übrig bleibt, sieht aus wie ein gewöhnlicher Gepäckanhänger. Wer dir damit unterwegs begegnet, kommt gar nicht auf die Idee, daß du einen Wohnwagen hinter dir herschleppst. Und du selbst merkst beim Fahren auch kaum was davon.

Mach gefälligst kein so skeptisches Gesicht, Mensch! Ich werde dir beweisen, daß ich die pure Wahrheit spreche. Du kriegst einen von den Serienanhängern zum Ausprobieren. Nein, keine Widerrede! Du bist doch noch nie per Wohnwagen gereist, wie? Dann wird es höchste Zeit, daß du das kennenlernst, ehe du endgültig zu alt, zu faul und zu fett dafür wirst!"

Gegen diese Argumentation war ich machtlos. Ich erhob mich, Emil tat desgleichen, wir reichten einander feierlich die Hände und drückten sie, bis wir jeden einzelnen Knochen darin spürten. Der Pakt war geschlossen und besiegelt.

*

Als ich Erika von dieser Unterhaltung berichtete, war sie zunächst alles andere als entzückt. Ich konnt's ihr nachfühlen. Wir kannten den Anblick ja zur Genüge von unsern Reisen: ein vergleichsweise winziges Auto, das ein Mordstrumm von Wohnanhänger hinter sich herschleppt ... im Schneckentempo, ängstlich bemüht, damit nicht irgendwo anzuecken. Wir hatten die ungleichen Partner über die endlosen nordfranzösischen Landstraßen schleichen sehen und waren hohnlächelnd an ihnen vorbeigerauscht, wenn sie im Gebirge mit kochendem Kühler festsaßen und die Insassen derweil krampfhaft lächelnd Blümchen pflückten. Nein, wir hatten die Leute, die per Wohnwagen durch die Lande zogen, wahrhaftig noch nie beneidet, eher bemitleidet. Und nun sollten wir also selbst ...

Hell begeistert von der Aussicht auf die uns von Emil nach berühmtem Muster aufgezwungene Wohnwagen-Expedition war einzig und allein die „Knospe": 15 Jahre alt, männlichen Geschlechts, bis zum Bersten angefüllt mit Tatendrang und Abenteuerlust. Die Knospe verachtet Hotels und schwärmt für romantische Übernachtungen. Hatte Karl May bei seinen Reisen durch die weite, wilde Welt etwa je im Hotel geschlafen? Wohlan denn, hier hatten wir endlich Gelegenheit, wenigstens symbolisch auf den Spuren Kara ben Nemsis zu wandeln!

Blieb noch die Frage, was für einen Wagen wir als Vorspann nehmen wollten. Aber gab es da wirklich viel zu überlegen? Was wir brauchten, war ein robustes und zähes Auto, dem die 300 kg Zusatzlast hinter seinem Steert wenig oder gar nichts ausmachten, das auch im sommerheißen Gebirge kühl blieb bis ans Herz hinan und überdies im Betrieb möglichst wenig kostete ... mit einem Wort: ein Diesel. Daimler-Benz stellte uns für die Reise netterweise einen 170 S-D zur Verfügung, komplett armiert mit Kupplung und Steckdose für den Anhänger. Damit war das Vorspann-Problem nach menschlichem Ermessen bestens gelöst.

*

Anfang August setzten wir, die Knospe und ich, uns selbander in den Diesel und brausten über die Autobahn von Stuttgart nach Witten an der Ruhr zu Schollmeyer & Mahler, um den Anhänger abzuholen. Der VWW = Volkswohnwagen stand schon wartend im Fabrikhof, das Oberteil eingefahren. Er gefiel uns auf den ersten Blick. Das war kein plumper eckiger Kasten, sondern ein schlanker, sanftgerundeter Stromlinienkörper, hellbeige lackiert, mit einer Tür im Heck und einem schimmernden gewölbten Dach.

Die nächste halbe Stunde verbrachten wir damit, unter sachverständiger Anleitung ein bißchen zu „üben": Ein- und Ausfahren des Oberteils, Umwandeln des Innern vom Wohn- zum Schlafraum und umgekehrt, Anlegen und Abnehmen des breiten Gummibandes, das bei ausgefahrenem Oberteil das Eindringen von Regenwasser in das Unterteil verhindert. All das erwies sich als ganz einfach und leicht.

Als wir zum erstenmal das Oberteil ausgefahren hatten und durch die Hecktür das Innere unseres künftigen rollenden Heims betraten, sagten wir wie aus einem Munde: „Ah!". Das war ja ein wahres Schmuckkästchen ... mit rotweiß gewürfelten Gardinen an den Fenstern und gleichfarbig überzogenen Schaumgummipolstern auf der Schlafstätte. Und wie schön hell war der Raum, trotz der zugezogenen Gardinen! Jetzt erst wurde uns klar, warum das Dach beim Betrachten von außen so- eigenartig geschimmert hatte: es bestand aus lichtdurchlässigem Kunststoff, einer Art synthetischem Pergament.

Als wir meinten, alles begriffen zu haben, starteten wir zur Rückfahrt. Bis zur Autobahn waren es 40 km gewöhnlicher Landstraße, verbrämt mit einem runden Dutzend Ortsdurchfahrten. Nach der ersten Viertelstunde wußte ich: Emil hatte nicht geschwindelt, von dem Anhänger war beim Fahren tatsächlich kaum etwas zu merken. Gewiß, der Wagen beschleunigte beim Gasgeben etwas träger und mußte in Steigungen eher zurückgeschaltet werden, doch an einen Diesel stellt man ja ohnehin keine allzugroßen Ansprüche in puncto Temperament und Bergfreudigkeit. Da der VWW nur 5 cm breiter ist als der 170 S-D, braucht man auch keine Angst zu haben, in einer Engstelle mit dem Anhänger hängenzubleiben, wenn man sich mit dem Vorderwagen eben glücklich durchgequetscht hat. Einzig und allein beim Bremsen wird man jedesmal wieder nachdrücklich daran erinnert, daß man 300 kg Schiebegewicht hinter sich hat. Der VWW hat in der Serienausführung nämlich keine eigenen Bremsen; die werden nur auf besonderen Wunsch und gegen Extraberechnung eingebaut. Infolgedessen sind die Bremswege erheblich länger, als man's vom Solofahren her gewohnt ist. Das darf man unterwegs keinen Augenblick vergessen, sonst bumst es früher oder später ganz bestimmt.

Hinter Lennep kamen wir auf die Autobahn. Bis dahin war ich vorsichtshalber nicht über 60 km/st gegangen, nun aber trat ich den Gashebel probeweise bis zum Bodenbrett durch. Der 170 S-D, der solo maximal 106 km/st lief, erreichte mit dem VWW dahinter 98 km/st. Der Anhänger lag dabei absolut ruhig, auch bei 110 km/st im Gefälle. Das berüchtigte „Trampeln", über das man wahre Schauergeschichten lesen und hören kann, haben wir selbst nie erlebt. Vermutlich hängt das damit zusammen, daß der 170 S-D im Vergleich zum VWW sehr schwer ist; das Gewichtsverhältnis beträgt rund 5:1. Mag sein, daß sich der VWW hinter einem leichteren Zugwagen bei hohen Geschwindigkeiten nicht ganz so musterhaft artig benimmt, wie er's bei uns getan hat. Darüber kann ich aus eigener Erfahrung nicht urteilen. Im übrigen haben wir den Luftdruck in den Anhängerreifen jeden Tag nachgemessen und dafür gesorgt, daß er immer genau gleich hoch war. Denn darüber sind sich alle Wohnwagen-Experten einig, daß ungleichmäßiger Reifendruck eine der Hauptursachen des Trampelns ist.

Kurz vor Frankfurt wurde es dunkel. Ich schaltete die Scheinwerfer ein, hielt an, stieg aus und ging nach hinten, um nachzusehen, ob die Anhänger-Rückbeleuchtung auch wirklich brannte. Sie brannte nicht nur — sie erstrahlte in geradezu feenhaftem Glanz! Beruhigt setzte ich mich wieder hinter das Steuer und fuhr weiter. Doch schon eine halbe Stunde später mußte ich abermals anhalten, diesmal unfreiwillig. Mit einemmal tauchte nämlich links von uns ein Polizeiflitzer auf, ließ seine Sirene heulen und wedelte wie besessen mit seiner roten Lampe. Gehorsam stoppte ich, gänzlich im unklaren, welches Verbrechen ich wohl begangen haben mochte. Einer der beiden Uniformierten stieg aus und kam auf uns zu. „Mann Gottes", sagte er im Ton ehrlicher Entrüstung, „wie können Sie nur ohne Rückbeleuchtung nachts auf der Autobahn herumfahren!"

Was?! Wie der Blitz war ich draußen und hinten am Anhänger. Tatsächlich: da war alles stockdunkel. Sonderbar, höchst sonderbar ... Gemeinsam überprüften wir die Sicherungskästen, das Verbindungskabel, die Steckdose — nirgends war ein Fehler zu finden. Der Fall wurde immer mysteriöser. In diesem kritischen Moment hatte die Knopse die erleuchtete Idee, mal eine der widerspenstigen Glühbirnen aus der Fassung zu klauben. Und siehe da: der Glaskolben war innen wie verspiegelt, mit einer hauchdünnen Schicht zerstäubten Metalls überzogen .. das typische Anzeichen für Überspannung. Die drei übrigen Birnen sahen genau so aus. Bei allen vieren stand auf dem Sockel klar und deutlich zu lesen: 6 Volt.

Da also lag der Hund begraben! Darum hatte die Heckbeleuchtung vorhin so überirdisch hell gestrahlt! Unser Zugwagen war ja ein Diesel ... mit zwei hintereinandergeschalteten Batterien von zusammen 12 Volt. Daran hatte keiner von uns gedacht, als wir den VWW in Witten ankuppelten. Natürlich hatten die gequälten Glühbirnen nach wenigen Minuten ihren Geist aufgegeben. — Die Polizisten waren reizend. Sie verzichteten nicht nur darauf, uns aufzuschreiben oder an Ort und Stelle mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung zu bedenken, sondern überließen uns sogar zum Selbstkostenpreis vier nagelneue passende 12-Volt-Glühbirnen, so daß wir mit ruhigem Gewissen weiterfahren konnten. Ich habe mich schon oft über die deutsche Polizei geärgert. Um so lauter erschalle das Loblied auf diese beiden verständnisvollen und hilfsbereiten Beamten!

Nach sieben Stunden waren wir wieder in Stuttgart. Die letzten paar hundert Meter wurden nochmal sehr spannend. Wir wohnen nämlich an der Alten Weinsteige, einer der steilsten Stuttgarter Straßen, mit einem Neigungswinkel von gut und gern 15%. Würde die Bremskraft des Motors ausreichen, um den Zugwagen plus Anhänger zu halten, ohne die Radbremsen zu Hilfe zu nehmen? Der 2. Gang genügte dafür nicht, doch der 1. bremste so stark, daß ich sogar noch ein bißchen Gas geben mußte, um das Tempo nicht gar zu sehr absinken zu lassen. Wir gingen mit der beruhigenden Gewißheit zu Bett, daß wir den Arlbergpaß, der auf unserm Reiseprogramm stand, bremstechnisch anstandslos würden verkraften können.

*

Aber vorher hatte der VWW noch den kritischen Hausfrauenaugen der Dame Erika standzuhalten. Die Knospe drehte die Kurbel, langsam und majestätisch entfaltete der Anhänger sich zu voller Größe. Nachbarn und Nachbarinnen strömten herbei, um zu sehen, was die Verrückten aus Haus Nr. 2 sich da wieder zugelegt hatten. Wir lächelten leutselig und beantworteten selbst die dümmsten Fragen mit bezwingender Liebenswürdigkeit.

Auch Erika zeigte sich vom VWW durchaus positiv beeindruckt. Je länger und gründlicher sie sich darin umsah, desto mehr erhellte sich ihre anfangs leicht umwölkte Miene. Besonders gefielen ihr die beiden eingebauten großen Wandschränke. Und als sie gar noch den getarnten Waschtisch entdeckte, äußerte sie sich über die bevorstehende Expedition zum erstenmal nicht mit betonter Skepsis, sondern mit gedämpfter Vorfreude.

Unter lebhafter Anteilnahme der Bevölkerung verstauten wir unsere Siebensachen im VWW, kurbelten das Oberteil wieder herunter, winkten zum Abschied nochmals huldvoll nach allen Seiten und verschwanden kurz nach Mittag endgültig in südlicher Richtung.

Über die Autobahn bis Ulm, auf der Landstraße weiter nach Friedrichshafen. Linksum und immer am Ufer des Bodensees entlang bis in die Gegend Wasserburg/Nonnenhorn. Hier, in dieser üppigen, parkartigen Landschaft, wollten wir unsere erste Nacht im Wohnwagen verbringen.

Wir kamen an ein paar offiziellen Camping-Plätzen vorbei. Es wimmelte von Fahrzeugen, Menschen und Zelten, Kinder brüllten, junge Mädchen quietschten, Kofferradios plärrten um die Wette die neuesten Schlager ... schaudernd fuhren wir weiter. Aber dann entdeckten wir eine Wiese direkt am Ufer, Gruppen hoher alter Bäume standen darauf und in ihrem Schatten einige wenige Zelte. Das war genau der Platz, von dem wir geträumt hatten!

Ein Zaun trennte die Wiese von der Straße, daran hing ein Schild: „Privateigentum! Zelten nur mit ausdrücklicher Erlaubnis des Besitzers!" Wir suchten und fanden den Hochmögenden, trugen unsere Bitte mit geziemender Bescheidenheit vor, wurden aus scharfen blauen Augen kurz, aber durchdringend gemustert und ernteten zum Schluß ein gnädiges Nicken. Das Tor im Zaun schwang zurück, wir rollten über den grünen Rasen unter die nächste freie Baumgruppe und seufzten tief und zufrieden: „Uff!"

Natürlich strömte auch hier wieder von allen Seiten das Volk herbei, als wir die zauberische Kurbel in Bewegung setzten. Aber daran hatten wir uns inzwischen ja schon einigermaßen gewöhnt. Es waren übrigens lauter reizende Leute. Der Wiesenbesitzer schien ein ausgezeichneter Men-

Eins . . .,

schenkenner zu sein und jeden abzuweisen, der ihm aus irgendeinem Grunde nicht paßte. Wir waren direkt stolz, daß er uns so ohne weiteres akzeptiert hatte. Ein paar Handgriffe verwandelten den mittleren Teil der Schlafstätte in einen Tisch, aus den Wandschränken erschienen Schüsseln, Teller, Tassen, Bestecke, Fressalien ... wir ließen uns auf den Sitzbänken nieder und streckten, wie es in der Odyssee immer so schön heißt, „die Hände aus zum lecker bereiteten Mahle".

Erika und ich waren uns von vornherein darüber einig gewesen, unterwegs keine großen Kochereien zu veranstalten, sondern von dem lästigen täglichen Haushaltkram so wenig wie möglich auf die Reise mitzunehmen. Einmal am Tage, so hatten wir beschlossen, würden wir in irgendeinem Lokal ausgiebig warm essen und uns im Wohnwagen auf einfache kalte Mahlzeiten beschränken. Heißes Wasser für den morgendlichen Kaffee und den abendlichen Tee sollte ein Esbit-Ofchen liefern. So haben wir es dann auch während der ganzen Reise gehalten und uns sehr wohl dabei gefühlt.

Nach dem Essen erklärte die Knospe, sie sei hundemüde und wolle sich gleich schlafen legen. Erika und ich machten noch einen kleinen Verdauungsspaziergang. Es war eine warme, mondlose Nacht, ganz leise raschelte der Wind in den Baumkronen, ganz leise gluckste das Wasser im Ufergeröll, draußen auf dem See pochte rhythmisch der Motor eines unsichtbaren Fischerbootes. Wir gingen bis zum nächsten Gasthof und bewilligten uns als Schlummertrunk großmütig gegenseitig eine Karaffe Meersburger. Als wir zurückwanderten, sahen wir schon von weitem das Dach des VWW wie eine phantastische, leuchtende Schildkröte durch Bäume und Büsche schimmern: die Knospe hatte innen das Licht brennen lassen, um uns das Heimfinden zu erleichtern. Die Zeltbewohner waren längst zur Ruhe gegangen. Nach ein paar Minuten lagen auch wir unter der Decke in samtenem Dunkel. Zu dritt nebeneinander, stellten wir fest, hat man im VWW zwar nicht gerade üppig, doch ausreichend Platz. Und die Dunlopillo-Polsterung der Schlafstatt kann es, obwohl sie nur wenige Zentimeter dick ist, an Weichheit mit jeder Sprungfedermatratze aufnehmen. Wir schliefen alle drei wie die Murmeltiere.

*

Unser Standplatz gefiel uns so gut, daß wir ganz unprogrammäßig noch zwei Tage dablieben — badeten, uns von der Sonne rösten ließen und zwischendurch mit dem Diesel ein bißchen in der Gegend herumfuhren, natürlich ohne Anhänger. Das An- und Abkuppeln ist ja eine Sache von wenigen Sekunden.

Am Morgen des dritten Tages nahmen wir wieder Kurs gen Süden, Richtung Österreich. Wir hatten uns vorgenommen, über Bregenz—Feldkirch—Bludenz und den Arlbergpaß ins Inntal zu fahren und uns in der Gegend von Imst wieder für ein paar Tage festzusetzen. Das Wetter war prachtvoll, die Landschaft dito, wir hatten absolut keine Eile und rollten im gemächlichsten Bummeltempo über anfangs fast ebene Straßen. Erst hinter Stuben fing der Ernst des Lebens wieder an. Dort beginnt nämlich der Anstieg zum Arlbergpaß, mit Steigungen bis 15%. Wir mußten in den 1. Gang zurück. Das Kühlwasserthermometer, das bisher ständig um die 80 gependelt hatte, kletterte langsam auf 90, aber keinen Strich höher. Während der ganzen Reise haben wir nicht einen Tropfen Wasser nachzufüllen brauchen.

Mit seinen 1802 m Scheitelhöhe ist der Arlbergpaß nur ein relativ kleiner Fisch, auch landschaftlich nicht entfernt so großartig wie etwa der Gotthard, Simplon oder Julier. Trotzdem waren wir froh und zufrieden, als wir oben angelangt waren, und gönnten dem Motor und uns selbst eine längere Verschnaufpause. Dann stürzten wir uns auf der andern Seite kopfüber wieder in die Tiefe. Auch das vollzog sich ohne jede Schwierigkeit, abwechselnd im 1. und 2. Gang, mit nur seltener und kurzer Zuhilfenahme der Radbremsen.

Am Spätnachmittag kamen wir nach Imst. Der Ort liegt in einer kesselartigen Ausweitung des Inntals, in die von Norden das Gurgltal, von Süden das Pitztal einmünden. Im Westen stand eine dunkle Wolkenwand, aus der es dumpf und drohend murrte. Die Luft unten im Kessel war so schwül, daß sie uns bei der kleinsten Anstrengung den Schweiß aus den Poren trieb. Es roch nach Schornsteinrauch, Benzindunst und hochgewirbeltem Straßenstaub. Über den Uferwiesen am Inn surrten Massen blutgieriger Bremsen. In dieser Atmosphäre die Nacht zu verbringen, schien uns alles andere als verlockend.

zwei! An der Kurbel: Die Knospe.

Abendfrieden am Chiemsee Fotos: Dr. Woltereck

Also hinauf in die Berge! Hinter den letzten Häusern von Imst fanden wir ein schmales, steiniges Nebensträßchen, das in munteren Kehren den Hang hinaufkletterte. Wir folgten ihm auf gut Glück. Es ging erst durch Viehweiden, dann durch Wald, Kurve reihte sich an Kurve, der Motor keuchte die ganze Zeit im 1. Gang. Allmählich wurde mir unbehaglich zumute. Wohin führte dies vertrackte Sträßchen? Wenn es nun mitten im Wald plötzlich einfach aufhörte, wie das Holzabfuhrwege erfahrungsgemäß mit Vorliebe tun ... Umkehren war vollkommen ausgeschlossen. Der Wald stand rechts und links wie eine grüne Mauer, nirgends zweigte ein Nebenweg ab, mir blieb gar nichts anderes übrig, als stur weiterzufahren.

Endlich war der Wald zu Ende. Vor uns lag ein sanftgewelltes Wiesengelände, ringsum eingerahmt von himmelblauen, steilen Bergen. Wolken zogen um ihre Gipfel, Bäche sprangen schäumend von ihren Flanken, in Runsen und Spalten hielten sich noch Reste von Winterschnee. Und nirgends ein Haus, ein Auto oder ein Mensch ...

Es war uns sofort klar: hier würden wir bleiben! Hier hatten wir alles, was unser Herz begehrte: herrliche Landschaft und reine Gebirgsluft, ungestörte Ruhe und quellfrisches Wasser. Ohne Wasser kann man nämlich auch im Wohnwagen nicht einen einzigen Tag existieren; man braucht es zum Waschen, Rasieren und Zähneputzen, zum Kaffeekochen, Teeaufbrühen und Abspülen des gebrauchten Geschirrs. Aus Raum- und Gewichtsgründen hat der kleine leichte VWW keinen eingebauten Wassertank; ein Blechkanister oder Gummisack leistet praktisch dieselben Dienste. Aber all das ist nur ein kümmerliches Surrogat für das eiskalte, glasklare Wasser, das man aus einem am Standplatz vorbeirauschenden Gebirgsbach schöpft.

Hier oben, in rund 1000 m Seehöhe, verlebten wir eine traumhaft schöne Woche. Tagsüber schien fast immer die Sonne, nur nachts hörten wir manchmal den Regen auf das Kunststoffdach trommeln und sahen es im Widerschein ferner Blitze aufleuchten. Innen blieb der VWW stets absolut trocken; auch von Schwitzwasserbildung haben wir nie etwas bemerkt. Die Lüftung durch die ausstellbaren Fenster und die Deckenhutze ist offenbar außerordentlich wirksam. Andererseits darf man den VWW natürlich auch nicht so aufstellen, daß er die pralle Sommersonne aufs Dach bekommt. Gegen die Wärmemengen, die dabei hineingepumpt werden, ist selbst die beste Ventilation machtlos. Aber ein schattenspendender Baum findet sich ja eigentlich immer.

*

Nicht nur in Aranjuez, auch in Tirol gehen die schönen Tage irgendwann einmal zu Ende. Nach einem besonders opulenten „Henkers-Frühstück" rollten wir das abenteuerliche Sträßchen wieder hinab nach Imst und weiter durch das Inntal über Innsbruck—Hall—Kufstein in Richtung Heimat. Die letzte Nacht verbrachten wir am Ufer des Chiemsees. Und dann waren es nur noch 300 Autobahnkilometer bis Stuttgart.

Erika hatte feuchte Augen, als sie dem VWW zum Abschied zärtlich die Seiten klopfte. Die Knospe verbarg ihren Schmerz hinter einer Flut forciert schnoddriger Redensarten. Was mich selbst betrifft: ich hoffe noch manches Mal per Wohnwagen durch die Lande zu schweifen, ehe ich, um mit Emil Zogbaum zu sprechen, endgültig zu alt, zu faul und fett dafür geworden bin! *Dr. Hans Woltereck*

Sie wollen nach Italien?

Camoglio an der italienischen Riviera Foto Schneiders

DIREKT GEHT'S NICHT

Da Sie entweder durch Österreich oder durch die Schweiz fahren müssen, beachten Sie bitte Heft 23/54 und Heft 2/55 von AUTO, MOTOR UND SPORT.

DIE HAUPTZUFAHRTSSTRASSEN

Viele Wege führen nach Rom; die wichtigsten sind:
München – Innsbruck – Brenner – Verona.
Lindau – Bregenz – Julier – Milano.
Konstanz – Zürich – Gotthard – Milano.
Schaffhausen – Zürich – Gotthard – Milano.
Basel – Schwyz – Gotthard – Milano.

DIE SCHÖNSTE JAHRESZEIT

Nach Italien kann man praktisch das ganze Jahr über fahren; im Januar kann man auf Sizilien baden und im Juli in den großen Schigebieten noch Schneeschuh laufen. Im Hochsommer fährt man aber tunlichst nicht nach Süditalien.

DIE DOKUMENTE

Paß, grüne Versicherungskarte und D-Schild genügen. Auch für Triest. Für 5 Tage gibt es bei den Grenzämtern des Italienischen Automobilclubs „IT"-Ausweise und bis zu 180 Tagen einen „Trittico di Serie". Diese ersetzen Triptyk bzw. Carnet.

FIFI

darf mit, wenn an Grenze Attest des Kreistierarztes vorgelegt wird, aus dem hervorgeht, daß im Heimatort seit 6 Monaten kein Fall von Tollwut war und Hund vor nicht mehr als 3 Monaten dagegen geimpft wurde. Hund muß vom Grenztierarzt als gesund befunden werden.

DIE VERKEHRSZEICHEN

Nebenstraßen werden durch auf der Spitze stehendes Dreieckschild mit gelbem Mittelfeld und rotem Rand gekennzeichnet. Rundes blaues Schild mit weißem Pfeil zeigt Fahrtrichtung an, alle aufrechtstehenden dreieckigen Verkehrszeichen haben roten Rand, schwarzes Feld und weiße Signatur. Im übrigen entsprechen sie den unseren.

DIE VERKEHRSREGELN

Rechtsverkehr. Keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Keine Stopstraßen. In Städten wird wenig, im Überlandverkehr um so mehr gehupt. Im übrigen wird genau so temperamentvoll wie gut gefahren. Sonntags schalte man Ruhetag ein – Roller und Fahrräder scheinen sich da verzehnfacht zu haben. Auf gekennzeichneten Bergstraßen muß gehalten werden, wenn Postomnibus entgegenkommt. Sonst hat immer der, der bergauf fährt, Vorfahrt. In Städten hat Tram Vortrittsrecht.

DIE STRASSEN

sind gut. Vielfach Straßen II. Ordnung mit staubfreiem Belag. Besonders eindrucksvoll die Uferstraße längs des Gardasees, die Serpentinen in den Dolomiten, die Straße längs der amalfatinischen Küste und die Straße zwischen Messina und Palermo.

DIE AUTOBAHNEN

Größere zusammenhängende Stücke nur um Milano; da Hauptstraße Brescia–Torino quer zur Hauptreiserichtung verläuft, für Reiseverkehr bedeutungslos. Benützung gegen geringe Gebühr.

DIE PASS-STRASSEN

Ganzjährig geöffnet: Brenner, Karerpaß, Mendel-Paß, Predil-Paß, Reschen-Scheideck, alle Apennin-Pässe. 15% und mehr Steigung haben: Gavia, Karerpaß, Plöcken, Tre Croci. Ein Erlebnis die Fahrt über das Stilfser Joch.

DIE ENTFERNUNGEN

Garmisch – Venezia – Milano – Schaffhausen	1037 km
Garmisch – Firenze – Genova – Schaffhausen	1393 km
Garmisch – Roma – Genova – Schaffhausen	1874 km
Garmisch – Napoli – Genova – Schaffhausen	2328 km
Garmisch – Brindisi – Genova – Schaffhausen	2839 km
Garmisch – Reggio di Calabria – Genova – Schaffhausen	3566 km
Garmisch – Trapani – Genova – Schaffhausen	4436 km

BENZIN UND ÖL

Tankstellen sind überall reichlich vorhanden. An der Grenze erhalten Sie Benzinbons für 30 Liter pro Tag. Aber für nicht mehr als 90 Tage im Jahr. Normalbenzin 90 Lire, Superbenzin 100 Lire, Motorenöl 500–600 Lire. Dieselkraftstoff (keine Gutscheine) 60–70 Lire. In folgenden Orten kann man beim ACI Benzingutscheine nachfordern: Aosta, Bari, Belluno, Bolzano, Brindisi, Como, Cueno, Domodossola, Genova, Imperia, Ivrea, Milano, Napoli, Palermo, San Remo, Sondrio, Torino, Tronto, Udine, Varese, Venezia.

DIE STÄDTE

Fast jede italienische Stadt gleicht einem Museum; Venezia, Firenze, Roma, Napoli, Taormina und Palermo sind Europaklasse; Siena, Lucca, L'Aquila und Perugia bieten mehr, als man annimmt; Milano ist Handelsstadt von europäischen Format.

ROM UND FLORENZ

Will man alles sehen, so brauchen Sie für die eine Stadt 3 Wochen und die andere nicht viel weniger. Drei bzw. zwei Tage ist aber das Minimum, was Sie dafür reservieren müssen.

DIE GLANZPUNKTE

Italien ist überall schön; über dem Durchschnitt liegen die Dolomiten, die oberitalienischen Seen, das Tal von Aosta, die italienische Reviera, der Gran Sasso, die Halbinsel Sorrent, Calabrien und Sizilien. Und dann der feine, weiche Adriastrand.

WENIG BESUCHT

sind die Abruzzen, Westsizilien und die Mitte dieser Insel, die Bergamasker Alpen, die Ecke um den Iseo-See, Calabrien und Apulien. Hier lebt man ausgesprochen billig.

DIE WINTERSPORTPLÄTZE

Die Mehrzahl der großen Schnee- und Schigebiete liegt in den Alpen; Cortina d'Ampezzo, San Martino die Castrozza, St. Christiana, Canazei, Corvara, Courmayeur, Cogne, Breuil, Gressoney, Sestrière, Claviera und der Abetone-Paß sind die Namen, die Sie sich merken müssen.

DIE SEEBÄDER

Baden kann man an den Küsten praktisch überall; der Strand der Adria ist flacher und feinkörniger als der der Westküste. Rimini, Grado, Viareggio, Alassio, Sestri Levante, Lavagna sind die Bäder von Ruf; der Lido di Roma und der Lido di Venezia haben internationalen Betrieb.

DIE GROSSEN INSELN

Sizilien und Frühling sind ein feststehender Begriff; Taormina, die Ätnarundfahrt, Palermo, Agrigento und Enna die Glanzpunkte. Vom Monte Erice sieht man bis nach Afrika. Sardinien ist die Insel, auf der man 3 Wochen bleiben kann. Besonders lohnend ist die Ostküste. Überfahrt von Civitavecchia und Napoli (12 bzw. 15 Std.)

DIE KLEINEN INSELN

Capri: Überfahrt von Napoli (1½ Std.). Schön aber teuer. Modebad. Ischia: Überfahrt von Napoli (2 Std.). Lohnend. In letzter Zeit stärker besucht. Isolae Eolie: (vergl. AUTO, MOTOR UND SPORT 9/53). Etwas ganz besonderes. Schiffsverbindung von Messina (4 Std.), Milazzo (4 Std.) und Napoli (12 Std.). Isolae Ponzione: Überfahrt von Napoli (7 Std.). Von Fremden noch nicht „entdeckt", aber wunderschön. Isolae Egadi: westlich von Sizilien. Überfahrt von Trapani (3 Std.). Kaum besucht. Ustica: Nördlich von Palermo. Ganz einsam. Pantelleria: Zwischen Sizilien und Afrika. Überfahrt von Trapani (8 Std.). Etwas für Kenner. Elba: Unbedingt lohnend. Schiffsverbindung von Piombino (2 Std.) oder Samstag/Sonntag Rundfahrt von Livorno aus. Für Ruhetage genau das Richtige.

WAS SONST NOCH LOHNT

Die Borromäischen Inseln sind Weltklasse, sehenswert die „Trulli" bei Bari, der „Palio" in Siena, die Scala in Milano, der Betrieb in San Remo, der nächtliche Scampifang in der Adria, eine Messe in der Peterskirche, die Republik San Marino, die Seiser Alm im Frühling, die Ausgrabungen in Pompeji mit dem Nationalmuseum in Napoli, die Tempel von Pozzuoli, die Lavafelder am Ätna, eine Opernvorstellung im La Fénice oder der Arena von Verona, die Nationalparks in den Abruzzen und am Gran Paradiso, die Märchenstadt San Gimignano und die Marmorbrüche in den Apuanischen Alpen.

DAS PARKPROBLEM

Wagen kann auch nachts auf der Straße bleiben – aber alles Gepäck raus! Bei Essenpausen beladenes Fahrzeug im Auge behalten. Oft Unterstellmöglichkeit in Hotelhöfen.

DAS GELD

Pro Person sind 300 DM frei bzw. 1500 DM in Devisen, die aber auch für andere Länder angerechnet werden. 1 DM = 148,66 Lire. 1 Lire = 100 Centesimi. Achtung: Prinzipiell nur in Banken umwechseln!

DIE PREISE

Je weniger eine Gegend von Fremden überlaufen ist, desto billiger ist sie. Pro Tag kann man mit 12–15 DM ohne Benzin auskommen, wenn man Italien kennt; mit 20–25 DM lebt man gut, mit 30 braucht man sich kaum was zu verkneifen.

DIE HOTELS

In Norditalien kann man in Hotels der III. Categorie absteigen; südlich von Rom wird man die II. Categorie wählen. Auf den Inseln kann man sogar in „Pensionen" gehen. Übernachten kostet 6–10 DM, Frühstück (nicht obligatorisch!) 1–2 DM, ein Menü 5–12 DM. Neu sind in Unteritalien die Motels: sauber, gut aber rel. teuer.

DAS ESSEN

Die italienische Küche ist ausgezeichnet. Wer keinen Fisch mag, bestelle Huhn (pollo), das immer gut ist. Spaghetti gibt es laut dem statistischen Amt in 147 Zubereitungsarten! Butter, Bier und Zigarren taugen nichts. Mineralwasser ist relativ teuer. Tagsüber meide man schwere Südweine. Zu Wein kann man ungeniert Trinkwasser bestellen. Von einem „Fiasco" (2-Liter-Bastflasche mit Wein) wird nur so viel berechnet, wie man trinkt. In besseren Lokalen wird das Gedeck („Coperto" = Serviette und Brot) extra berechnet. Zu Suppen wird geriebener Parmesan genommen. Gemischte Vorspeisen sind sehr zu empfehlen. – Im übrigen: in Milchgeschäft oder Espressobude frühstücken, mittags in „Osteria" essen, Hauptmahlzeit abends im Hotel.

TRINKGELDER

Trinkgelder gibt man eigentlich überall: am Schnellbüffet und im Kino, beim Tanken und für den Scheibenputz. Normalerweise genügen 20–50 Lire, für größere Dienste (Ölwechsel) 100 Lire. In Hotels außer Prozenten nochmals 10 Prozent.

CAMPING

Fast überall möglich. Im Norden viele, im Süden rel. wenig Campingplätze. Zelt nicht an ganz einsamen Stellen in Unteritalien und auf Sizilien aufbauen!

DIE LANDESPRODUKTE

Wein, Fisch und Südfrüchte sind billig. Es kosten pro kg:

Kartoffeln	60 L	Reis	170 L	Olivenöl	750 L
Milch	90 L	Brot	180–200 L	Käse	800–1300 L
Mehl	140–200 L	Zucker	260 L	Fleisch	900–1700 L
Spaghetti	140–300 L	Fisch	400–1500 L	20 Zigaretten	160–320 L

DIE SCHIFFSPASSAGEN

Autoverladen ist immer teuer; für die Strecke Napoli–Palermo bezahlen Sie 2935 bis 7295 L, Civitavecchia–Olbia 1805–3905 L. Trajekt nach Messina ist billig.

GRIECHISCHER KULTUR

begegnen Sie in den Tempelruinen von Paestum, Agrigento, Selinunte und Segesta; in Bova Marina spricht man heute noch Griechisch! (Vergl. AUTO, MOTOR und SPORT Heft 13/53).

DIE WICHTIGSTEN VOKABELN

Benzin = benzina	schmieren = lubrificare
Bremse = il freno	Sicherung = la valvola elettrica
Düse = lo spruzzatore	Stoßdämpfer = l'ammortizzatore
Klappern = lo scricchiolio	Tankstelle = il posto di rifornimento
Kupplung = la frizione	Ventil = la valvola
Motordefekt = il defetto del motore	Vergaser = il carburatore
Öl = l'olio	Waschen = lavare la vettura
Ölwechseln = cambiare	Zündkerze = la candela
Reifenflicken = il pneumatico reparare	Zündung = l'accensione
Schlauch = la Camera d'aria	Steuerung = lo sterzo

WAS SIE NICHT DÜRFEN

Kirchen ohne Jacke betreten (Damen nicht mit bloßen Armen und ausgeschnittenen Kleidern); Krachlederne, Trachtenjoppen und Lodenstutzer sind unmöglich; in Shorts geht man nur am Strande! „Wildes Baden" nur an ganz einsamen Stellen möglich! Hemd über Hose und damit ins Lokal ist ein Staatsverbrechen!

DIE POST

Bis 19 bzw. 20 Uhr geöffnet. Postlagernde Sendung = „ferma in posta". Anschrift in lateinischer Schrift, Familienname an erster Stelle. Briefmarken gibt es auch in Zigarrengeschäften. Ansichtskarten mit 5 Worten mit 10 Lire frankieren.

WAS SIE SONST NOCH WISSEN MÜSSEN

Eine „Bar" ist ein Zwischending von Kaffee- und Imbißstube. Mit Fremdenführern und Gondolieren vorher Preis vereinbaren. Kleingeld und Zigaretten öffnen in Süditalien stundenlang geschlossene Bahnschranken. Nichts als „Gelegenheitskauf" andrehen lassen. In Süditalien darf man handeln: „Troppo caro" (zu teuer) darf man immer sagen – oft hilft's! Zwischen 10. und 20. August sind Dolomiten und Seebäder überlaufen. Geschäfte sind von 12.30–15.00 Uhr geschlossen.

WICHTIGE UNTERLAGEN

Nagel: „Italien". Baedeker: „Oberitalien". Kümmerly & Fry: Karte von Italien 1 : 1 000 000. Esso: Übersichtskarte von Italien. Und dann die Enit-Broschüren: „Ital. Mittelalter", „Italiens Weine", „Italien", „Übersichtskarte von Italien", „Unbekannte Reisewege", „Essen nach ital. Art".

Ulrich Sempert.

ITALIENISCHES TAGEBUCH

Am 24. Februar ist Biondetti in einer Klinik von Florenz gestorben. Seit Monaten schon war er schwer krank, wollte aber, unter furchtbaren Schmerzen, noch am Giro d'Italia im vergangenen September teilnehmen und wurde trotz dieses Zustandes noch Dritter! Er wußte genau, welches seine Krankheit war, erklärte aber, es würde sich um eine Zahnentzündung handeln. Vor wenigen Wochen wurde er noch operiert. Alles war aber hoffnungslos. „Adieu 1000 Meilen", waren die rührenden Worte, die er auf einen Zettel schrieb, als er noch einmal aufwachte.

1938, 1947, 1948, 1949, also viermal hintereinander, hat Biondetti das Langstreckenrennen der Mille Miglia gewonnen, eine Leistung, die höchstwahrscheinlich einmalig ist. 1948 und 1949 gewann er außerdem auch den Giro di Sicilia. Also auch zweimal hintereinander, im selben Jahr, Mille Miglia und Giro di Sicilia!

Biondetti war der allerletzte Vertreter jener Rennfahrerklasse zwischen 1920 und 1930, die der romantischen Epoche des Automobilrennsports zugehörte.

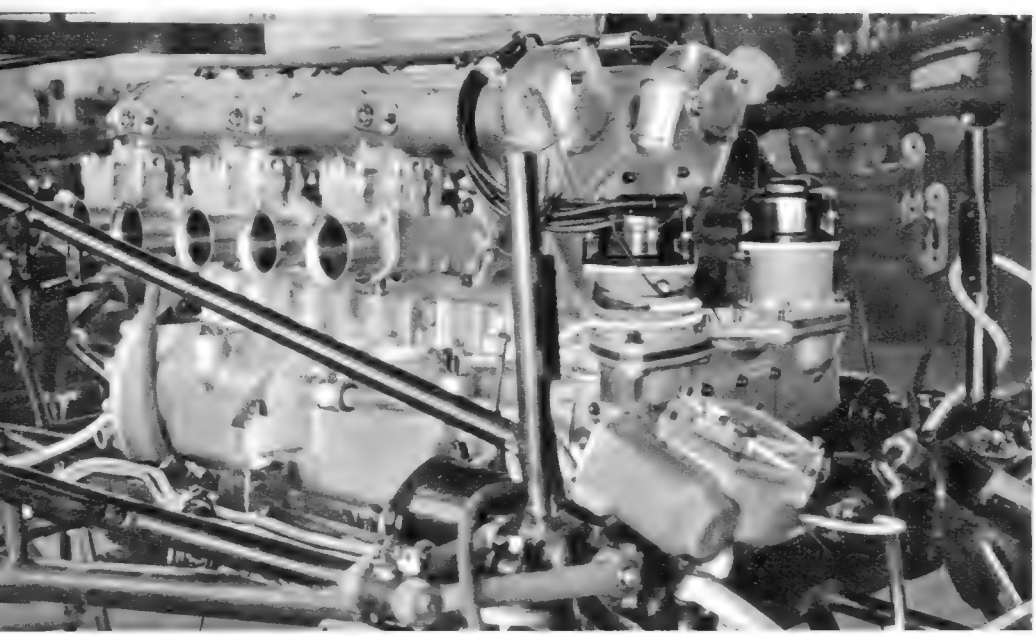
57 Jahre alt, war dieser Veteran noch überall am Start, wo es ihm nur möglich war. Zum letztenmal im Rennen sahen wir ihn 1954 in Reims, wo er, mit einem übrigens falsch übersetzten privaten Ferrari, Vierter in den 12 Stunden wurde. Dann gewann er noch die 10 Stunden von Messina und den schweren Giro di Toscana.

Als er 1926 — nach vier Jahren Motorradrennen — mit Rennwagen anfing, gab es keine Startgelder wie heute, alles mußte aus eigener Tasche finanziert werden. Rennfahren war — nach einem seiner unvergeßlichen lustigen Ausdrücke — das gleiche, als wenn man die Wände der eigenen Wohnung mit lauter Wechseln tapezierte. Und die Biester, die man damals fuhr, waren im Vergleich zu den heutigen „leichten" Wagen ganz sture Böcke, die auf den damaligen schlechten und staubigen Straßen sehr schwer zu beherrschen waren. Die übrigens aber auch über 200 fuhren! So wurden damals die Rennfahrer erzogen und gehärtet.

Mit Biondetti verliert Florenz seinen letzten großen Rennfahrer. Er war der jüngste der großen vier Florentiner, zu deren Gruppe er auch gehört hatte: Masetti († 1926), Materassi († 1928), Brilli-Peri († 1930), Biondetti († 1955).

Der Ferrari Zweizylinder-Motor läuft schon seit einigen Wochen am Prüfstand. Ihn abzubilden, war uns noch nicht möglich, da uns Ferrari dieses Bild noch nicht genehmigte. Der Motor bekommt wahrscheinlich noch einige Änderungen, die auch äußerlich festzustellen sein werden, so daß das Bild nicht genau dem wirklichen Typ entsprechen würde. Wir haben diesen seltenen Motor am Prüfstand gesehen, und Lampredi erklärte uns, man wäre inzwischen damit zufrieden. Auf Grund des großen Hubes von 114 mm (die Bohrung beträgt 118 mm) ist es natürlich nicht möglich, sehr hoch zu drehen (wahrscheinlich höchstens 5700 U/min, was bereits der sehr hohen Kolbengeschwindigkeit von 21,5 m/sec — der Mercedes W 196 hat etwa 20 m/sec — entspricht). Die Maximalleistung wird infolgedessen niedriger als die des bekannten Ferrari Vierzylinder Grand Prix-Motors liegen, aber in den mittleren Drehzahlbereichen wird man wichtige Vorteile erreichen. Bei einer bestimmten mittleren Drehzahl leistet dieser Zweizylinder etwa 28 PS mehr als der Vierzylinder. Der mit ihm ausgerüstete Ferrari Grand Prix-Wagen wird etwa 70 kg weniger als der jetzige wiegen und wird also leicht unter die 600 kg-Grenze kommen. Auf Strecken, wo man sehr rasch und sehr oft hintereinander Gas wegnehmen muß, wie z. B. Monte Carlo oder auf den ersten 19 km des Nürburgringes (vom Start bis zum Pflanzgarten), wo man also die Spitze selten erreicht und das ganze Rennen sich in mittleren Drehzahlbereichen abspielt, sollte dieser Wagen interessante Chancen haben. Man wird — besonders im Falle des Nürburgringes — noch feststellen, ob dieser Wagen tatsächlich in den ersten 19 km der Runde soviel wird einholen können, um die sicher geringere Endgeschwindigkeit seinen Konkurrenten gegenüber über die lange Gerade, die zu den Tribünen führt, neutralisieren zu können. Es ist infolgedessen möglich, daß, wenn es mit der Zeit reicht, Ferrari noch vor dem Großen Preis von Deutschland diesen Motor in einen Rennwagen einbaut und z. B. bei Gelegenheit des Eifelrennens an Ort und Stelle interessante entschei-

Enzo Ferrari ist in bezug auf die Zylinderzahl seiner Motoren nicht voreingenommen. Nachdem er 12- und 4-Zylinder-Motoren mit großem Erfolg gebaut hat, hat er jetzt einen 2 Zylinder 2,5 Liter auf dem Prüfstand und einen 6 Zylinder 3,75 Liter (siehe Bild) für seinen diesjährigen Rennsportwagen fertig. Dieser Motor entstand aus dem 4 Zylinder 2,5 Liter-Grand Prix-Typ und weist die gleichen Daten für Bohrung und Hub auf.

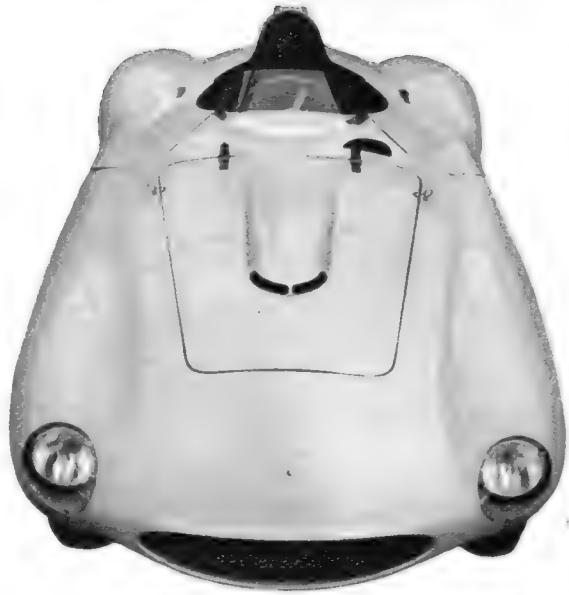


Die 4 Zylinder-Rennsportwagen von 2 bzw. 3 Liter (siehe auch Kopfbild) besitzen hinten eine De Dion-Achse, während die Vorderräder neuerdings durch Schraubenfedern abgefangen werden.

dende Versuche macht. Übrigens: Zweizylinder scheinen noch nicht das allerletzte Wort zu sein. Nach Gerüchten, die wir hörten, soll nämlich jetzt eine Firma sogar die Absicht haben, die Möglichkeit des Baues eines Einzylinder 2500 ccm mit acht Ventilen zu prüfen. Diese Nachricht möchten wir aber im Moment noch sehr stark bezweifeln.

Was die normalen Ferrari Grand Prix-Wagen betrifft, also die Vierzylinder, so waren die beiden Typen, die in Argentinien fuhren und im Heft 1/1955 abgebildet wurden, keineswegs die richtigen 1955er. Für den langsameren Kurs von Buenos Aires war man nämlich bei Ferrari der Meinung, daß der Barcelona-Wagen mit seitlichen Tanks überflüssig gewesen wäre. Der Verlauf der Rennen hat gezeigt, daß man recht hatte, die allerbeste Waffe dort noch nicht einzusetzen. Man nahm also noch alte Chassisteile und baute sie für diesen Zweck zusammen. Der Unterschied zwischen den beiden Wagen, was die Tanks betrifft (ein Wagen hatte einen größeren Tank), ist nur auf die amüsante Tatsache zurückzuführen, daß man noch einen alten Tank der 4500 ccm Formel-1-Wagen von 1951 am Lager hatte und meinte, man könnte dieses übriggebliebene kostbare Teil bei jener Gelegenheit wunderbar verwenden! Manche, die sich den Kopf zerbrochen haben, um sich diesen Unterschied zu erklären, wissen jetzt Bescheid.

Der richtige Vierzylinder von 1955 bekommt z. Zt. ebenfalls sein Finish. Der Rahmen ist kein Gitterrohrrahmen mehr, sondern ein sehr einfacher und leichter Zweirohrrahmen. Die Tanks sind zwar noch seitlich angeordnet, allerdings ist ein dritter Tank doch noch ins Heck gekommen. Die übertriebene Konzentrierung der Gewichte in der Nähe des Schwerpunktes scheint nämlich nicht das Ideale zu sein, besonders weil der Wagen beim Schleudern in einer Weise weggeht, die ein Abfangen bzw. Korrigieren ziemlich schwer macht. Außerdem gibt es noch eine Type (immer mit neuen Rahmen) lediglich mit Hecktank, der aber noch über die Hinterachse nach vorn bis zum Fahrersitz kommt. Natürlich ist die Vorderradaufhängung dieser Wagen die gleiche, die schon in Barcelona zu sehen war, und zwar mit Spiralfedern.



Ein 12 Zylinder 4,5 Liter-Monoposto für formelfreie Rennen, interessanterweise aerodynamisch verkleidet – das Mercedes-Beispiel hat Schule gemacht! Fotos: Millanta

Im Rennsportwagengebiet gibt es bei Ferrari auch Neuheiten. Die beiden Vierzylinder 2 Liter Mondial und 3 Liter Monza haben jetzt auch die neue Spiralfeder-Vorderradaufhängung erhalten und außerdem noch etwas geänderte Bremsen. Die Leistung liegt jetzt bei 180 bzw. 265 PS bei einem Gewicht von 700 und 720 kg. Das sind die Rennsportwagen, die Ferrari 1955 verkauft.

Die ausgesprochenen Werksrennsportwagen sind dagegen die neuen Sechszylinder 3750 ccm von 330 PS, die zunächst an den 1000 Meilen und an den 24 Stunden von Le Mans teilnehmen werden. Da die Rennsportwagen-Ausschreibung den Hubraum noch nicht beschränkt hat, ist aus diesem 3750 ccm (übrigens handelt es sich um den ersten Sechszylinder, den Ferrari gebaut hat) ein 4500 ccm in Entwicklung, der über 400 PS leisten wird.

Wir haben ferner bei Ferrari auch einen 4500 ccm Zwölfzylinder 390 PS leistenden Formel-1-Wagen von 1951 aerodynamisch karossiert gesehen, der für formelfreie Rennen vorgesehen ist. Es handelt sich allerdings nicht um einen Werkswagen. Dieser Monoposto kann auch durch Einbau eines Notsitzes als Rennsportwagen verwendet werden; darum die eingebauten Scheinwerfer.

Der Grand Prix-Bugatti, den Colombo (Mailand) konstruiert, ist inzwischen in Montage. Es handelt sich um einen sehr interessanten Wagen: nämlich querstehender Achtzylinderreihen-Heckmotor mit direktem Antrieb, wobei für *Vorder-* und Hinterachse die De Dion-Bauart gewählt wurde.

Corrado Millanta

Die große Hoffnung

Hiervon müssen wir ausgehen: die Unfallmöglichkeiten im Straßenverkehr nehmen rascher zu als die Zahlen der Kraftfahrzeuge. Das zeigt die mathematische Wahrscheinlichkeitsrechnung. Das heißt: die Kurve der Unfallmöglichkeiten im Straßenverkehr steigt stärker, steiler an als die Kurve, auf der wir von Jahr zu Jahr die Zahl der Kraftfahrzeuge eintragen. Warum? Lassen wir einmal die mathematische Formel, mit der man diesen Tatbestand nachweisen kann, aus dem Spiel. Nehmen wir ganz einfach dieses Beispiel: wenn auf einem Straßenabschnitt zwei Automobile verkehren, dann ist die Möglichkeit eines Zusammenstoßes gleich eins. Nun kommt noch ein drittes Fahrzeug auf diesem Straßenstück hinzu. Die Zahl der Kraftfahrzeuge steigt also um 50 v. H. — aber: für jedes der drei Fahrzeuge haben sich die Möglichkeiten, mit einem anderen Wagen zusammenzustoßen, verdoppelt; die Unfallmöglichkeiten haben also um 100 v. H. zugenommen — nicht etwa gleichfalls um 50 v. H.!

Wir sehen, daß wir hohe Ansprüche stellen, wenn wir verlangen, die Zahl der Verkehrsunfälle dürfe sich nicht rascher vergrößern als die Zahl der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge. Aber stellen wir einmal diese Ansprüche. Das sieht dann so aus:

Zahl der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge
1953: 3,4 Mill. = 100, 1954: 4,1 Mill. = 120

Die Zahl der Kraftfahrzeuge ist also um 20. v. H. gestiegen. Vergessen wir nicht: wenn wir die Zahlen der Verkehrsunfälle, der verletzten und toten Opfer des Straßenverkehrs 20 v. H. erhöhen, so erhalten wir ein Bild, das nach der Wahrscheinlichkeitsrechnung zu günstig ist. Aber wir wollen es einmal tun:

Eine günstige Rechnung

Verkehrsunfälle 1953: 445 538 = 100, 1954: „534 714 = 120"
Verkehrsverletzte 1953: 297 916 = 100, 1954: „357 499 = 120"
Verkehrstote 1953: 10 954 = 100, 1954: „13 152 = 120"

Das wären also die Resultate einer hoffnungsvollen Rechnung. Aber die Wirklichkeit sieht anders aus.

Schlimmer — wird man als eifriger Leser von Tageszeitungen sagen. Die Wirklichkeit ist eben immer schlimmer als das Ergebnis einer Rechnung, noch dazu einer optimistischen Rechnung.

Falsch, sehr falsch: die Wirklichkeit ist nämlich weniger schlimm als diese optimistische Rechnung. Dies ist die Wirklichkeit der Verkehrsunfall-Zahlen für 1954 — bekanntgegeben vom Statistischen Bundesamt im „Bulletin" vom 1. März 1955:

Die Wirklichkeit

Verkehrsunfälle 1953: 445 538 = 100, 1954: 491 721 = 110
Verkehrsverletzte 1953: 297 916 = 100, 1954: 314 894 = 106
Verkehrstote 1953: 10 954 = 100, 1954: 11 565 = 106

Im Grunde genommen handelt es sich hier um eine Sensation. Wenn diese Bekanntmachung des Statistischen Bundesamtes so wenig Echo gefunden hat — immerhin wurden die Zahlen bereits am 1. März veröffentlicht — dann bestätigt das lediglich unsere Skepsis gegenüber den meisten Tageszeitungen. Denn ein sprunghaftes Ansteigen der Unfallzahlen wäre inzwischen selbst vom letzten Kreisboten berichtet worden. Aber dies hier ist eine optimistische Sensation, ein „thriller", der gleichsam nach der „verkehrten Richtung" losgeht. Eine solche Überraschung hat heutzutage wenig Aussichten auf Publizität. Wir wollen ihr dazu verhelfen. Und wir wissen, daß es gut wäre, wenn andere das gleichfalls täten. Nur eine sachliche Information über unseren modernen Straßenverkehr kann dazu führen, daß wir uns an den modernen Straßenverkehr gewöhnen, daß wir erkennen: wir sind ein Teil davon. Die masochistische Freude zahlreicher Publikationen, negative, erschreckende Berichte über den Straßenverkehr zu bevorzugen, begünstigt dagegen ein wirklichkeitsfremdes Verhalten: der Leser fühlt sich ständig bedroht durch den Moloch Straßenverkehr. Er sieht in ihm den Feind, nicht jedoch den Nachbar, mit dem auszukommen — gut auszukommen — das erstrebenswerte Ziel sein muß.

Wir sahen bereits, daß die Zunahme der Verkehrsunfälle (+ 10) hinter der Zahl der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge (+ 20) zurückgeblieben ist. Aber es gibt noch mehr Erfreuliches zu berichten: im Jahr 1954 haben die Unfälle, bei denen nur Sachschaden entstand, um 15,2 v. H. zugenommen. Die Unfälle mit Personenschaden dagegen haben lediglich eine Zuwachsrate von 6,1 v. H.: der Anteil von Unfällen mit Personenschaden an der Gesamtzahl der Straßenverkehrs-Unfälle ist gegenüber 1953 zurückgegangen.

Und noch etwas: von 1951 ab — erst seit diesem Zeitpunkt stehen die Zahlen für das gesamte Bundesgebiet zur Verfügung — waren die Unfälle mit Personenschaden immer folgenschwerer geworden. Zum erstenmal ist jetzt diese Entwicklung gestoppt worden:

Auf je 1000 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden . . .

. . . kamen 1951: 1249 Verletzte bzw. Getötete
. . . kamen 1952: 1272 Verletzte bzw. Getötete
. . . kamen 1953: 1298 Verletzte bzw. Getötete
. . . kamen 1954: 1294 Verletzte bzw. Getötete

Große Personengruppen ermöglichen, mit Hilfe der Wahrscheinlichkeitsrechnung Prognosen zu stellen. Niemand kann sagen: der wird an Lungentuberkulose sterben und der andere an den Folgen eines Verkehrsunfalls. Aber es läßt sich ziemlich genau übersehen, wieviel Menschen im Bundesgebiet im Laufe eines Jahres an Lungentuberkulose sterben und wieviel bei einem Verkehrsunfall getötet werden. Im vergangenen Jahr war die Zahl der Verkehrsopfer unwahrscheinlich niedrig. Es war zu erwarten, es war wahrscheinlich, daß der Tod härter zupacken würde. Vielleicht hätte er dich gepackt oder mich. Das weiß niemand. Vielleicht haben wir gleichsam Urlaub, ein Jahr, zwei Jahre. Die Möglichkeit — die Möglichkeit besteht immer. Morgen, übermorgen und jeden Tag.

Im Jahre 1954 wurden durch Straßenverkehrsunfälle 611 Menschen mehr getötet als im Jahr davor. Wir wollen nicht einfach sagen: es wäre durchaus wahrscheinlich und zu erwarten gewesen, daß 2000 Menschen mehr getötet wurden. Das Jahr 1954 wird keinesfalls als ein „schwarzes Jahr" in den Unfallstatistiken geführt werden. Aber — und das ist vielleicht vermessen — es sollte möglich sein, nicht nur einen relativen Rückgang der Verkehrsunfälle zu erreichen, sondern die Zahl dieser Unfälle absolut konstant zu halten. Die Erfahrungen des Jahres 1954 geben uns allen die große Hoffnung, daß das zu erreichen ist.

Das Statistische Bundesamt meint in seiner Meldung, die ungünstige Witterung des Jahres 1954 habe den Verkehr — und besonders den Verkehr mit Motorrädern — beeinträchtigt und damit eingeschränkt. Die erfreuliche Entwicklung sei unter anderem durch die dadurch verringerte Unfallwahrscheinlichkeit bedingt.

Dazu dies: gewiß ist bei ungünstigem Wetter der Straßenverkehr nicht so dicht. Und gerade der „gemischte Verkehr" mit erheblichem Anteil von Motorradfahrern wird vermindert. Auf der anderen Seite darf jedoch nicht verschwiegen werden, daß schlechtes Wetter und die dadurch bedingten Straßenverhältnisse die Unfallwahrscheinlichkeit gleichzeitig vergrößern. Um hier exakte Auskunft über den Einfluß dieser Faktoren zu geben, bedarf es exakter Untersuchungsreihen. Vorerst erlaube man uns, an den amtlichen Erklärungen zu zweifeln. Sie überzeugen uns nicht. So einfach wie folgt ist es nicht: wenn weniger Unfälle passieren als erwartet, dann liegt das am Wetter. Falls jedoch genau so viel Unfälle wie erwartet oder noch mehr gezählt werden, dann liegt das an den Verkehrsteilnehmern? Abwarten.

Etwas anderes sollten wir jedoch nicht übersehen: in den letzten Jahren und ganz besonders im letzten Jahr ist eine Menge getan worden, um den modernen Straßenverkehr der Öffentlichkeit verständlich zu machen. Wir meinen hier nicht den Staat, dessen verantwortliche Männer sich auch im letzten Jahr noch nicht entschließen konnten, grundlegende Straßenbaupläne in die Tat umzusetzen. Wir meinen die Automobilklubs, die Bundesverkehrswacht und jene Einzelpersonen, Industriefirmen, lokalen Verbände und Polizeidienststellen, die sich wirklich einmal Maßnahmen ausgedacht haben, die geeignet sind, uns den zeitgenössischen Straßenverkehr gleichsam in Fleisch und Blut übergehen zu lassen und uns vor den Gefahren zu schützen, die jeden Verkehrsteilnehmer bedrohen. Es wurde wirklich etwas getan. Da ist beispielsweise die publizistische Kampagne für den Motorrad-Sturzhelm. Da sind jene Einzelmaßnahmen begabter Polizeibeamten, bei denen an Großstadt-Schüler im Anschluß an Freiwilligen-Kurse Radfahrführerscheine, Plaketten und Wimpel ausgegeben werden. So etwas spornt den jugendlichen Ehrgeiz und den guten Willen an und hilft unendlich viel mehr als lederne Belehrungen.

Da ist der Schülerlotsendienst zu nennen, der durch die Mitarbeit der Fordwerke ins Leben gerufen und vor allem am Leben erhalten wurde und der sich ganz eindeutig bewährt hat. Da ist der Shell-Verkehrsspielplatz und das Verkehrsparlament der Süddeutschen Zeitung in München — wir können nur einige Beispiele nennen. All das sind Zeichen dafür, daß wir nicht mehr mit Befangenheit, Unsicherheit und leichtem Abscheu hilflos und wie vom bösen Blick gebannt unsere Straßen entlang starren. Wir haben begonnen, die Aufgaben, die uns der Straßenverkehr stellt, geistig zu begreifen und zu verarbeiten. Es ist nur ein Anfang — aber immerhin.

Wenn jetzt nur endlich jemand käme, um mit unserem Geld das Straßennetz unseres Landes auszubauen! Dann wird in irgendeinem Jahr unsere große Hoffnung, den Verkehrstod zu überrunden, erfüllt werden.

K. K.

Er stand dort ganz vorschriftsmäßig!

Die spiegelglatt vereiste Bundesstraße schwang in einem weiten, jedoch — wegen eines bis in die Kurve reichenden Hügels — unübersichtlichen Bogen nach links. Rund 40 Meter vor dem Eingang in die Kurve stand, die rechte Hälfte der Fahrbahn sperrend, ein Personenwagen mit Anhänger. Nennen wir diesen Blockierer B. Der Wagen A hat noch etwa 30 Meter bis zu ihm zu fahren. Vorsichtiges Ansetzen zum Vorbeifahren. Glatteis über die ganze Breite. Nichts ist gestreut. Noch ein kurzer Blick voraus auf die Kurve: so, mein Lieber, jetzt geht's los — denn da kommt einer entgegen, heraus aus der Kurve; fährt zügig. Das ist der Wagen C. Von mir, vom Wagen A aus gesehen etwa 7 bis 10 Meter hinter dem haltenden Personenwagen mit dem Anhänger werden wir beide (A+C) zusammenstoßen — und ich werde an diesem Unfall schuld sein; denn meine Bahn ist blockiert, also bin ich der, der den anderen vorlassen muß.

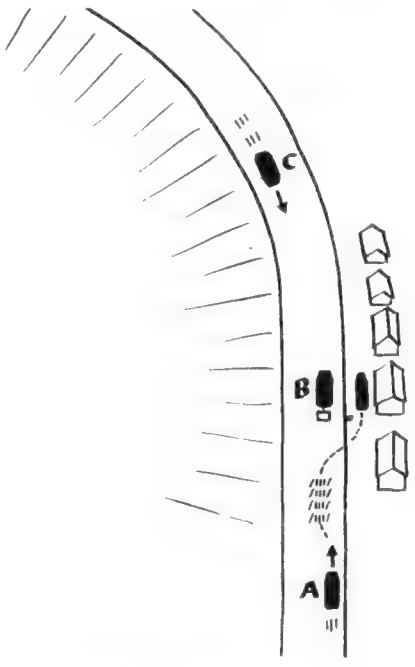
Noch 20 Meter bis zur Rückwand des Einachs-Anhängers. Leicht auf die Bremse — ganz sacht, vorsichtig — hilft alles nichts — der Wagen kommt sanft quer — wenn das so weitergeht, wirst du ihn eben quer an den Anhänger anlegen müssen. Dem Anhänger wird das gar nichts tun, aber dein Wagen wird eine eingedrückte Backbordflanke haben — alles wegen so einem Depp! — Noch fünf Meter wirst du schlittern — dann bumst es — nein, das wirst du nicht tun — der Bürgersteig — frei?

Ja, Gott sei Dank, kein Fußgänger zu sehen — bekommst du den Wagen noch einmal in die Richtung? — laß mal sehen: leicht auf das Gaspedal — der Frontantrieb läßt die Räder auf dem Eis durchdrehen, aber sie fassen — du mußt ganz watteweich Gas geben — nur für ein paar PS, die richten den Wagen auf. Der Telegraphenmast ist dicht vor der Motorhaube — Lenkrad ein bißchen nach rechts — der Wagen folgt den Vorderrädern — bupp, bupp: der niedrige Bordstein.

Jetzt bist du auf dem Bürgersteig, den ein freundlicher Engel mit Asche bestreut hat. Nun das Bremspedal antippen — tipp — tipptopp: Auf gleicher Höhe und rechts vom Blockierer stehst du da. Ausatmen.

Der entgegenkommende Wagen C zieht vorbei. Sein Fahrer ist auch gerade am Ausatmen. Eine Menge Blechschaden mit viel Glück eingespart. Das ist noch einmal gut gegangen.

Ein freundlicher Herr kommt jetzt aus einem der Häuser und balanciert auf den Personen-Zugwagen zu. Angesichts des Dilemmas, dem wir alle drei soeben entgangen sind, wird er doch ein wenig unsicher und kommt auf meine runtergekurbelte Scheibe zu. „Da haben Sie aber Glück gehabt", meint er, verlegen lächelnd.



Sehr viel Freundlichkeit ist in meiner Stimme: „Sie stehen hier ganz besonders günstig. Wenn Sie das noch ein paar Minuten durchhalten, werden Sie bei diesem Verkehr einen echten Verkehrsunfall verursachen können — ohne daran schuld zu sein."

„Nein", meint er, und seine Verlegenheit ist einen Augenblick etwas stärker als sein Lächeln. Aber dann hat er sich wieder abgefangen: „Ich muß jetzt gleich weiter. Aber eins ist doch klar: ich stehe hier ganz vorschriftsmäßig."

Eben drum, und: gute Fahrt — vor allem schnelle Abfahrt.

Der Herr, der da auf einer vereisten Bundesstraße, rund 40 Meter vor einer spiegelglatten Kurve seinen Wagen hingebaut hat, ganz vorschriftsmäßig, steigt ein und fährt ab.

*

Was hatte er gesagt? Ach so: ganz vorschriftsmäßig. Und daraus sprach echte, ehrliche Überzeugung. Genau so „vorschriftsmäßig" stehen heute, morgen und übermorgen auf vereisten Straßen noch viele andere mit ihren Wagen. Und andere brechen sich dann dafür das Genick. Und die Unfälle, die auf das Konto der Blockierer gehen, werden anderen zugeschrieben.

Läßt sich denn gegen solche freundlich lächelnde Gedankenlosigkeit gar nichts tun? Doch: Man sollte gelegentlich seinen Kopf zu dem Zweck verwenden, zu dem er uns mitgegeben wurde — zum Nachdenken. Dann wird nicht nur vernünftiger gefahren werden, sondern auch vernünftiger angehalten. Selbst wenn man dabei nicht gerade den eigenen Kopf rettet, sondern *nur* den Kopf des Nachbarn.

Noch etwas dazu: die Fahrlehrer sollten ihren Schülern nicht nur das Fahren beibringen. Auch das Halten und Parken — das schlichte Stehen auf vier Rädern — will gelernt sein.

Reziproke Verkehrserziehung

Wenn man von „Verkehrserziehung" spricht, wird darunter meist nur die Erziehung verstanden, die seitens der Polizei gegenüber den Verkehrsteilnehmern ausgeübt wird — oder ausgeübt werden soll. Primär und zudem in viel stärkerem, ja zwingendem Maße wird aber seitens des ständig anwachsenden Verkehrs selbst eine Verkehrserziehung gegenüber den Organen der öffentlichen Ordnung ausgeübt. Vor allem sind es die erfahrenen und auslandskundigen Autofahrer, die sich bemühen, in ihren Heimatstädten den Polizeiorganen jenes gewandte Verhalten beizubringen, das einen möglichst glatten Ablauf des Verkehrs schafft und das dann von den Polizeiorganen wieder auf die weniger gewandten Fahrer erzieherisch ausstrahlen soll. Über diese entscheidend wichtige Wechselwirkung hat sich bisher kaum jemand Rechenschaft gegeben.

Welche Mühe hat es doch den erfahrenen Autofahrern gekostet, unseren Verkehrspolizisten klarzumachen, daß nur ein flotter, möglichst nirgends stockender Verkehrsstrom bei unseren fast durchweg zu schmalen Straßen das allzu oft eintretende Verkehrschaos vermeiden kann. Oder wie lange dauerte es, bis sich in manchen Städten die Erkenntnis durchsetzte, daß der abbiegende Verkehr viel besser und reibungsloser abläuft, wenn er nicht um den Schutzmann herumführt, sondern vor ihm abbiegt, zumal dann zugleich in beiden Fahrtrichtungen abgebogen werden kann. Wie schwer aber war es gar für die erfahrenen Autofahrer, gegen das „Gänsemarschfahren" anzukämpfen, also für das Fahren in mehreren Kolonnen und damit für die volle Ausnützung des kargen Verkehrsraumes einzutreten — und wie wenig ist leider von dieser „Verkehrserziehung" seitens der Polizei auf die weniger erfahrenen Kraftfahrer zurückgeströmt? Wo finden wir schon in deutschen Städten Polizisten, die die Kraftfahrer im Verkehrsfluß und beim Auffahren an Kreuzungen anhalten, in mehreren Kolonnen nebeneinander zu fahren und nicht vom Bürgersteig eine Wagenbreite Abstand zu halten.

Alles, was die Verkehrsregelung betrifft (Verkehrsampeln, Verkehrsinseln, Leit- und Begrenzungslinien usw.) ist zu uns aus dem Ausland übergekommen, da dort die Verkehrsprobleme früher aufgetreten sind als bei uns. Wer nach Paris, London oder Konstantinopel kommt, dem gehen nicht nur die Augen über ob des riesigen Verkehrs, sondern auch ob der vorzüglichen, elastisch mit leichter Hand getätigten Verkehrsregelung. In Konstantinopel beispielsweise fahren die Wagen bei gutem Tempo so knapp am Bürgersteig und in mehreren Kolonnen so nahe nebeneinander und auf Vordermann, daß es für den Beobachter so aussieht, als könne ein gewandter Läufer über die beinahe eine Fläche bildenden Dächer der Wagen hinweglaufen. Die volle Ausnützung der Verkehrsfläche ist frappant. (Wir nennen hier nur europäische Städte, weil ein sinngemäßer Vergleich wohl nur innerhalb Europas möglich ist.)

Man muß sich wundern, wie wenig wir uns — trotz gelegentlicher Studienreisen — die Verkehrserfahrungen des Auslandes zu Nutze machen. Warum eigentlich? Es scheint viel mehr den auslandskundigen Automobilisten überlassen zu bleiben, die Erfahrungen des Auslandes zu „importieren", als daß unsere Obrigkeit diese wichtige Aufgabe wahrnimmt.

Denken wir doch nur an die Zebrastreifen, die mit viel Eifer allenthalben auf die Straßen gepinselt werden. Unser oftmals recht liederlicher Gesetzgeber hat zwar in einer Gesetzesanlage das Zeichen für diese Fußgängerfurten eingeführt — nirgends steht aber in einem Gesetz, was sie rechtlich bedeuten. Jedenfalls gibt es kein Gesetz, das dem Fußgänger auf der Fußgängerfurt die Priorität gibt. Die übertriebene Vielzahl dieser Fußgängerfurten würde bei Einräumung einer Priorität an die Fußgänger den Verkehr auch nahezu zum Erliegen bringen. Andererseits sind wir Kraftfahrer uns darin wohl einig, daß den Fußgängern die Möglichkeit gegeben werden muß, an bestimmten Stellen die Straßen gefahrlos zu überschreiten.

Warum hat man nicht vor der Zebrastreifeninvasion die einschlägigen Verhältnisse in London studiert, wo das Verkehrsrecht des Fußgängers wirklich vorbildlich gewahrt worden ist? Dort gibt es viel weniger Fußgängerfurten als bei uns, und sie liegen vielfach nicht direkt an den Kreuzungen, weil an diesen allzu leicht durch einen einzelnen Fußgänger ganze Knäuel von in verschiedenen Richtungen fahrenden Autos zum Halten gebracht werden können. Meist liegen die Fußgängerfurten in London etwas mehr zwischen den Häuserblocks. Und jede Furt, an der der Fußgänger die Priorität besitzt, ist auf den beiden Bordsteinkanten durch ein gelbes Flackerlicht weithin gekennzeichnet — für den Fußgänger ebenso wie für den Kraftfahrer. Der Fußgänger ist damit König. Setzt er an diesen Stellen seinen Fuß auf die Straße, steht in beiden Richtungen sofort der ganze Verkehr. Die Londoner Fußgänger sind vernünftig genug, auch dem Auto sein Recht zu lassen — sie warten am gelben Flackerlicht ein paar Augenblicke und gehen dann in Gruppen über die Straße.

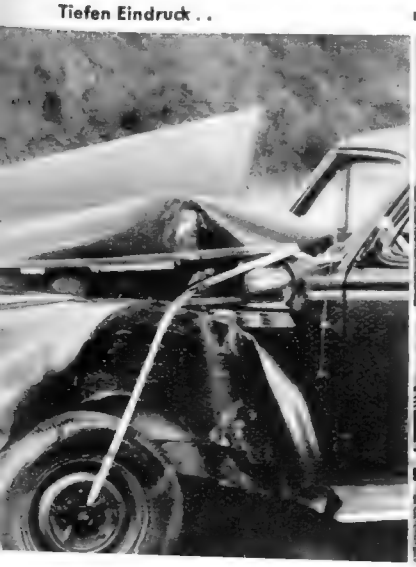
Unsere Verkehrspolizisten, deren Aufgabe gerade bei den hiesigen, vielfach ungeordneten Verkehrsverhältnissen wirklich schwierig ist, geben sich redlich Mühe, ihre Aufgabe gut zu meistern. Das haben wir immer wieder anerkannt. Woran es aber doch an vielen Plätzen arg zu fehlen scheint, ist die fachliche Anleitung der im Verkehrsdienst stehenden Männer. Es bleibt dem Verkehr selbst überlassen, diese Männer zu schulen, und es kann dabei nicht ausbleiben, daß es bei uns in Deutschland oft zu so sehr unterschiedlichen Regelungen und Handhabungen kommt. Vieles mag auf den Föderalismus, auf die Selbstherrlichkeit unserer Länder und Großstädte zurückzuführen sein, gewiß aber gäbe es noch vielerlei Möglichkeiten, für eine schnellere, bessere und einheitliche Entwicklung der Verkehrsregelung zu sorgen.

Kurt Mair

EINDRUCKSVOLL

In Kalifornien fotografiert von H. G. Schwarz

Tiefen Eindruck . .



machte dieses Auto . .

auf den Mast von oben . . .

bis ganz unten.

Biographien alter Autos:

26. 4/12 PS Tatra

„Entwickelt ab 1921, in Serie gebaut ab 1923, Konstrukteur Dr.-Ing. h. c. Hans Ledwinka, mit dem Schwungrad verbundenes Kühlluftgebläse, Hubraum 1080 ccm, erster Serienwagen mit Zentralrohrrahmen in Verbindung mit hinterer Pendelachse, Konstruktionsmerkmale wurden richtungweisend."

Die Tafel, auf der diese Daten stehen, ist an einem Fahrgestell angebracht, das komplett mit Motor und Rädern an vier Drahtseilen im Deutschen Museum zu München hängt. Auf der Rückseite des Differentials, das lastwagenmäßige Dimensionen besitzt, ist als Firmenname das Wort TATRA eingeprägt und das ganze Fahrzeug hieß seinerzeit „Tatra-Kleinauto mit luftgekühltem Motor".

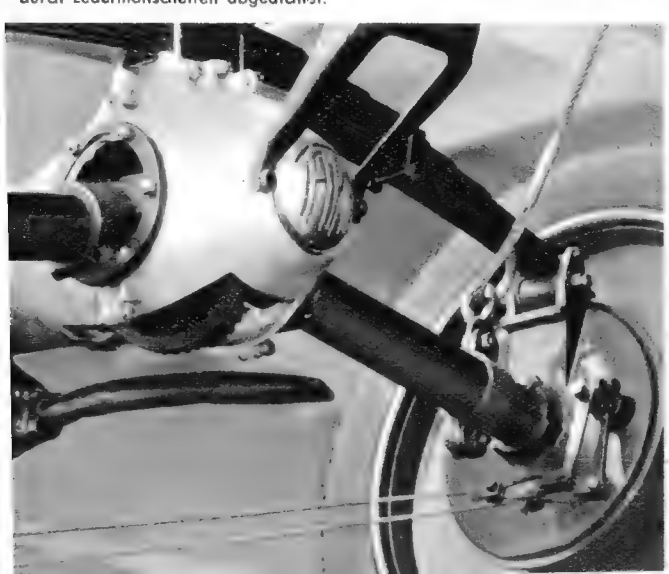
Konstruktionsmerkmale wurden richtungweisend — und wie zur Bestätigung steht unter dem schwebenden Veteranen ein VW-Fahrgestell. Ob hier nun der Großvater auf den Enkel oder nur der Onkel auf den Neffen herniederblickt, mag dahingestellt bleiben. Verwandt sind die beiden auf jeden Fall, zumindest in ihrer Respektlosigkeit vor den damals geheiligten Traditionen tonangebender Autokonstrukteure. Denn beiden gemeinsam war nicht nur die glatte „Nase", sondern auch der kopfgesteuerte, gebläsegekühlte Boxermotor mit Leichtmetall-Zylinderköpfen, der Zentralrohrrahmen und die Schwingachse.

In Deutschland war der auf früher k. und k. österreichischem Gebiet von der Nesselsdorfer Waggonfabrik gebaute Tatra wenig bekannt. Das lag an den politischen Verhältnissen, mehr aber noch an der Zeit, die mit ihren großvolumigen Reihenmotoren und ihren tonnenschweren Wagenkästen noch nicht für einen Kleinwagen reif war, der sich erdreistete, als munterer Zwerg den schwerfälligen Riesen Konkurrenz zu machen. Wie bitte — ein Maßkrug voll Hubraum, nur zwei Zylinder, kein repräsentativer Wasserkühler, ein einziges Stahlrohr und eine geteilte Achse sollten die ganze Karosserie tragen? Konnte das überhaupt ein Auto sein?

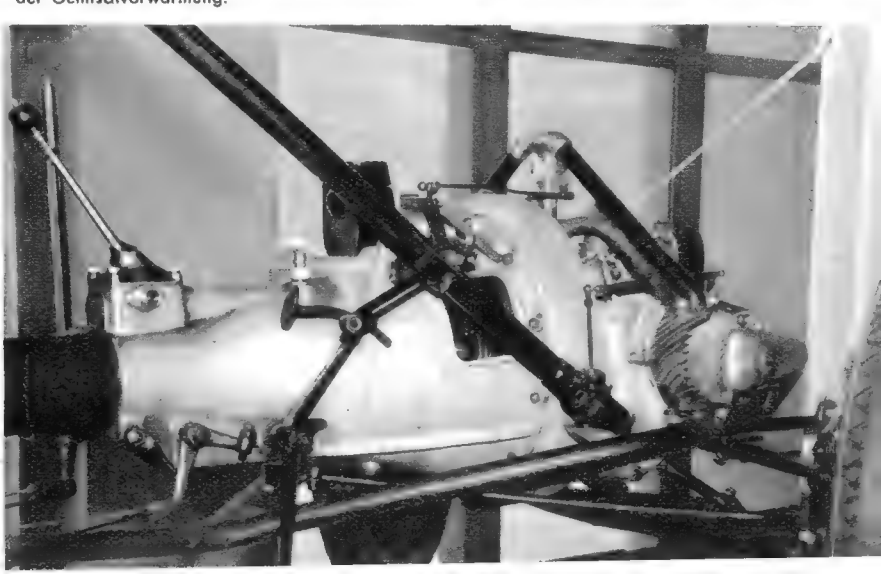
Zum erstenmal machte der Tatra von sich reden, als er die schwerste damalige Prüfung, die russische Zuverlässigkeitsfahrt, siegreich bestand. Dieser Erfolg bewog unser Familienoberhaupt, einen Tatra zu kaufen. Der kleine Wagen kostete 1926 rund 7000 Mark, zum Ausgleich bot er den seinerzeit geradezu unanständigen Verbrauch von nur 7 Litern/100 km. Damit war er elf Jahre lang zufrieden und legte während dieser Zeit etwa 180 000 km zurück. 1937 war er noch keineswegs am Ende, nur völlig unmodern sahen seine eckigen Formen aus. Sein Motor klang gesund wie am ersten Tage, die Flanken der Getriebe- und Steuerzahnräder waren scharf wie eben eingepaßt, und den Federn hatten auch die gröbsten Torturen seines rauhen Lebensweges nichts anzuhaben vermocht. In diesem Zustand erwarb ihn eine fürstliche Persönlichkeit als eine Art Jagdwagen.

Öl- und Treibstoffsorgen kannte der kleine Tatra nicht. Er verdaute ohne Aufstoßen, was ihm — nicht aus neongefluteten Benzinbars, sondern aus namenlosen Fässern — eingeflößt wurde. Supersprit mit Wirkstoffen und Öle kostbar wie Apothekenelixiere wären ihm wohl als Vermessenheit erschienen. Als Spitze schaffte er 80 km/st. In der Theorie nicht gerade viel, in der Praxis dagegen weit mehr, da er dieses Tempo stundenlang ohne die geringste Ermüdung aushielt, weil ihm seine Ölpumpe nicht immer wieder die gleiche, siedendheiße Brühe durch die Eingeweide jagte, sondern aus einem kleinen Tank in wohlgemessenen Dosen dauernd frisches Öl zuführte. Im Kriege meinte man dann, daß diese Art der Schmierung für die Hochleistungsmotoren der Panzer gerade gut genug sei. Manchen großen Kollegen, der ihm in der Ebene das Heck zeigte, holte er sich in der Kurve oder am Berg, denn Schwingachse und tiefer Schwerpunkt gaben ihm eine gute Straßenlage, und auf langen Bergstrecken war er sowieso in seinem Element. Trotz seiner lumpigen 12 PS nahm er mit vier Personen und Gepäck beladen auch dreißigprozentige österreichische Alpenpässe, ohne daß er dabei einen heißen Kopf bekommen hätte, denn der erste seiner vier Gänge war von einer unübertrefflichen Stiernackigkeit, und die Turbinenschaufeln seines großen Schwungrads (Keilriemenrisse gab es da nicht) fächelten den Motor nicht nur so obenhin an, sondern gaben ihren Luftstrom durch Kanäle an die Zylinderköpfe. Überdies lagen die Zylinder im Fahrtwind, der während des Winters durch einfache Klappen abgehalten und somit eine Unterkühlung vermieden werden konnte. Apropos Winter: Die Batterie war immer da, weil sie — dank der Magnetzündung — nur für den Starter dazusein hatte. Außerdem gehörte zu dem Wagen eine

Die Schwingachse des Tatra 4/12 mit obenliegender Querfeder war für 1921 eine Sensation. Der Austritt der Halbachsen aus dem (zu Demonstrationszwecken halb aufgeschnittenen) Antriebsgehäuse war natürlich durch Ledermanschetten abgedichtet.



Der luftgekühlte Zweizylinder mit Leichtmetallzylinderköpfen war mit dem Getriebe verblockt, die Antriebswelle führte durch den Zentralrohrrahmen. Bemerkenswert die sagenhaft langen Ansaugrohre vom Mittelvergaser zu den weit auseinander liegenden Zylindern. Das flexible Rohr diente der Gemischvorwärmung.



Andrehkurbel — Gott, wie unmodern — und er besaß Kompressionshähne. Im Winter 1928 aber, dessen historisch gewordene Polarnächte unser Tatra im Freien durchstehen mußte, bedeutete das, daß man morgens durch die Hähne etwas Benzin in die Zylinder spritzte und mit der Kurbel die festgeklebte Maschine losriß. Dann erst hatte der Anlasser das Wort. So wurde die Batterie nie leergepumpt, und während der ganzen Jahre mußte sie nur einmal ersetzt werden.

Aber, so fragt man heute besorgt, gab es bei einem so wenig gefahrenen Modell keine Ersatzteil- und Kundendienstschwierigkeiten? Nun, Kolben waren ohne Schwierigkeit zu haben, und zwei Stück davon waren die einzigen Ersatzteile, die unser Tatra von 1926 bis 1937 brauchte. Und der Kundendienst? Der uns für jeden unausgefüllten Servicescheck schwerste Pönitenz androht und trotzdem keinen Wagen davor bewahren kann, daß nach vier Jahren ein bietender Händler den ganzen Dampfer für schrottreif erklärt? Nun, die Betreuung des Wackeren erfolgte wie bei den meisten seiner Zeitgenossen nicht in einer autorisierten Spezialwerkstätte mit weißbemäntelten Abnahmeingenieuren, sondern nach einem undefinierbaren Kalender in einer Bude, über die ihr rechtschaffener Meister geschrieben hatte: „Reparaturen aller Systeme". Der geringe Komfort hat es ihm wenigstens erspart, mit 10 atü Wasserdruck von unten her eingeweicht und gleich darauf völlig sinnlos abgenebelt zu werden.

Die Gedanken eines genialen Konstrukteurs, bestes Material mit dem Fingerspitzengefühl des echten Werkmannes ausgesucht, und als Ergebnis ein Automobil, das 35 Jahre im Grunde genommen nur alt werden aber nicht veralten ließen — die Erinnerung daran kann der Gegenwart nicht schaden, wenn so ab und zu die Reklame um ein neues Modell den Eindruck erweckt, als verstehe nur der Sohn richtig zu laufen, während der Vater noch auf allen vieren gekrochen sei.

Dr.-Ing. e. h. Hans Ledwinka, 77 Jahre alt. Lebt heute in München und konstruiert noch immer. Fotos (4): Ücker

Interview mit Hans Ledwinka

Und der Vater selbst? Dr.-Ing. e. h. Hans Ledwinka lebt seit zwei Jahren in München. 1897 begann er bei der Nesselsdorfer Waggonfabrik, ging dann kurze Zeit nach Wien zu einem Werk für Dampfmaschinenarmaturen, kehrte wieder nach Nesselsdorf zurück, war während des ersten Weltkriegs bei Steyr tätig, kam abermals nach Nesselsdorf und blieb dort als Betriebsleiter und Chefkonstrukteur bis 1945, bis er von den Tschechen verhaftet wurde. Warum? Das ist ihm eigentlich nie gesagt worden; vielleicht deshalb, weil er als ehemaliger k. u. k. Staatsbürger immer noch lieber deutsch als tschechisch sprach. Später — aber zu spät — erinnerte man sich daran, daß die CSR Ledwinka Automobile von Weltruf verdankte, die immer ein Stück voraus waren, den Tatra 4/12. Ebenso wie 1934 der stromlinienförmige Achtzylinder mit luftgekühltem Heckmotor und 170 Spitze. Nun wollte man ihn gerne behalten, als Berater des Industrieministers — doch die Entbehrungen der sechsjährigen Gefängnishaft hatten den alten Herrn seelisch und körperlich so zermürbt, daß er nicht mehr arbeitsfähig war. Er wurde an die österreichische Grenze abgeschoben und kam zu seinem Sohn nach Steyr. Anderthalb Jahre vergingen, bis er wieder soweit hergestellt war, daß er allein auf die Straße gehen konnte und nicht mehr befürchten mußte, in einem Schwächeanfall zusammenzubrechen. In Steyr aber bot sich keine Arbeitsmöglichkeit. Arbeit? Ja, denn Ledwinka hatte sein ganzes Vermögen verloren. Nur mit einigen Erinnerungsstücken im Koffer machte er sich zusammen mit seiner tapferen, trotz aller Schicksalsschläge jung gebliebenen Frau nach Bayern auf und fand dort eine neue Heimat. Der Zeichentisch in seinem Zimmer steht nicht zur Zierde dort. Ledwinka arbeitet wieder, als Berater eines großen deutschen Motorenwerks. Der Gedanke, daß ein Konstrukteur dieses Formats seinen Lebensabend nicht genießen kann, sondern nochmals verdienen muß, hat etwas Beklemmendes. Und zugleich sind wir egoistisch genug, uns darüber zu freuen, daß er den unwägbaren Riesenschatz seiner Erfahrungen unserer Industrie zur Verfügung stellt. „Wenn's ein bißl später kommen wollten", sagt die charmante Frau Ledwinka zu dem Reporter, der an der Tür der kleinen Schwabinger Neubauwohnung geklingelt hat, „mein Mann hält grad seinen Mittagsschlaf nud da möcht' ich ihn net gern stören." Wir auch nicht. 77 Jahre haben auf mehr als ein Viertelstündchen Anspruch.

Am Nachmittag aber sitzt uns Ledwinka an seinem Schreibtisch gegenüber, frisch und lebhaft, aus seinen Augen blinzelt immer wieder ein unverwüstlicher Humor. Nur bei der Aufnahme wird er ein wenig verlegen: „Geh, verschonen's mich", meint er, denn sein Leben lang war er bescheiden. Viele Autos sind nach ihren Erbauern benannt, einen „Ledwinka" aber hat es nie gegeben. Die Fahrzeuge, die er entwarf und baute, tragen alle den Namen Tatra. Er schmunzelt: „Ja, damals nach dem Krieg, da haben die Tschechen Nesselsdorf umgetauft. Aber das konnte kein Mensch aussprechen und auf dem Weltmarkt war damit nix zu machen. Da haben wir halt unser Gebirg zu leihen genommen, die Hohe Tatra, die war überall bekannt!" Offenbar ist er im Grunde nicht eher umzubringen als seine strapazierfähigen Autos. Über seine sechsjährige Haft ist nur mühsam einiges bei seiner Frau zu erkunden. Er selbst berichtet davon lediglich, daß er während des 50jährigen Betriebsjubiläums der Tatra-Werke 16 km entfernt im Gefängnis saß. Und das erzählt er lachend wie einen guten Witz.

Ledwinka hatte noch an den Equipagen der Wagenbaufabrik Schustala & Cie. mitgearbeitet, baute 1897 sein erstes Automobil, konstruierte Triebwagen für die Eisenbahn, widmete sich in der Wiener Armaturenfabrik dem Bau eines Dampfautos: „Die haben mir dann später das richtige Ölpumperl machen müssen, das ich für meinen TATRA gebraucht hab'", lächelt er verschmitzt. Noch immer gehört seine Liebe dem Kleinwagen. „Es war schon etwas, das Fahrzeug auch selber bauen, das man konstruiert hat." Das mag wohl andeuten, daß Ledwinka manchmal einer Zeit nachsinnt, die den Beruf des Wagenbauers noch als große Personalunion kannte. Und dann wendet er sich wieder seinem Zeichenbrett zu.

Bernhard Ücker

DER WURM

Noch vor wenigen Tagen hatte er im ernsten Männergespräch die guten Eigenschaften seines Wagens überzeugend dargelegt. Er — das bin ich oder Sie oder sonst einer von uns. Der Wagen, sagte er, sei erst drei Jahre alt, ganz prima in Schuß, ja geradezu jetzt erst auf der Höhe seiner Leistung, und es bestehe niemals und keineswegs ein Grund, an den Kauf des neuen Modells auch nur zu denken. Und dann folgten profunde Überlegungen volkswirtschaftlicher Art, die ohne weiteres zur Begründung eines ökonomischen Lehrstuhls ausgereicht hätten.

Aber der Tankwart war schuld. Man kommt eben so ins Gespräch, nicht wahr? Er fummelte an ein paar blinden Stellen herum und der Kunde meinte entschuldigend, daß wohl eine neue Lackierung fällig sei, und die Reifen täten es auch nicht mehr lang. Man müsse halt ein paar Hunderter springen lassen, und dann stehe die ganze Kutsche wieder absolut neuwertig da, ohne Sorgen für die weitere Zukunft, abgesehen vielleicht von einer neuen Batterie oder sonst ein paar Kleinigkeiten, die nicht ins Gewicht fielen. Daß ein Auto Geld koste, wisse ja schließlich jeder, nicht? „Ja", sagte der Tankwart bedächtig, „warum kaufen Sie da nicht gleich das neue Modell?" „Aber ich bitte Sie", protestierte der Kunde, „man muß doch wirtschaftlich denken, übrigens ist das neue Modell im Prinzip genau das gleiche." Der Mann an der Pumpe wiegt den Kopf hin und her: „Ich wüßte Ihnen einen Käufer für Ihren Wagen. Der sucht so was, gut gepflegt. Zwosieben würden schon herausspringen. Und das neue Modell — ich hab einen Kunden, der ist begeistert. Die Schaltung verbessert, der Motor gibt mehr her, und die Ausstattung — gar kein Vergleich. Weiße Knöpfe, ein Aschenbecher mehr, der Kofferraum beleuchtet. Wenn ich der Vertretung einen kleinen Tip geben dürfte — ein paar Prozente wären's schon." Der Kunde murmelt etwas von „Jetzt noch nicht — hat Zeit — wollen mal sehen!" Der Mann war immer so freundlich, man durfte ihm nicht wehtun. Beim Wegfahren hustete der Motor ein paarmal. Also das wäre beim neuen Modell ausgeschlossen, es hat nämlich einen Pumpenvergaser. Der Wurm begann zu nagen.

Abends blätterte er — nicht der Wurm etwa — in seiner Autozeitschrift. Prachtvolle Photos vom letzten Automobilsalon und ein Test, wo es hieß: „Bisher waren wir schon der Überzeugung — doch jetzt — usw." „Du", sagte die Gattin, „deine Augen glänzen ja förmlich, und sonst bist du um diese Zeit immer so müde!" „Ich — wirklich?" scheinheiligte er, „aber im Ernst: Findest du nicht auch, daß unser Wagen —." Da läutete das Telefon. „Entschuldigen Sie bitte die Störung", schnarrte es aus der Hörmuschel, „hier ist Generalvertreter Obermüller — und Ihr Tankwart ist der Ansicht, daß Sie sich einen neuen Wagen kaufen sollen — Verzeihung — kaufen wollen."

„Wie bitte? Ach so — ja — nicht eigentlich — ich meine — nicht gerade!?" „Natürlich", tönte es väterlich, „der Entschluß ist nicht leicht, will überlegt sein, haha — nur, wenn Sie jetzt bestellen, dann — ich darf mal bei Ihnen vorbeikommen, ja?"

„Wer war denn das", argwöhnte die Gattin. „Der neue Wagen — äh — der Vertreter —." „Aber Karl Otto, du weißt doch, daß wir schon so lange einen neuen Teppich brauchen!" „Keine Angst, wir haben gar nichts vereinbart. Denkst du, ich werde mich fangen lassen?"

Am nächsten Abend lag ein Prospekt unter der Wohnzimmerlampe, vom Vertreter samt Visitenkarte mit ergebenen Empfehlungen nach dreimaligem, erfolglosem Läuten durch den Briefkastenschlitz eingeworfen. Dafür hatte der Prospekt Erfolg. Bei ihr das schicke Armaturenbrett mit den weißen Knöpfen, bei ihm die Schalldämmung und die futuristische Form der Verbrennungsräume, bei beiden der um 0,7 Liter gesenkte Normverbrauch. Am dritten Abend bedeckte Schmierpapier den Tisch. Zahlenkolonnen reihten sich aneinander. Der Wohnzimmerteppich wurde zu Schonbezügen, der vereinfachte Küchenzettel steuerte eine Rate bei, die voraussichtlichen Reparaturen des alten Wagens wurden mit zwei multipliziert und vom Kaufpreis abgezogen — und aus der Formel: Verlängerte Sommerreise mal ein Liter Benzin weniger pro 100 km dividiert durch 365 ergab sich eine tägliche Einsparung von 25 Pfennigen, die aufs Jahr umgelegt zur Finanzierung von zwei Nebellampen dienen konnte. Um Mitternacht durfte sich auch der Wurm beruhigt schlafen legen.

Die neue Situation bekam der alte Wagen gleich am Morgen zu spüren, als er — seelisch bereits abgeschrieben — trotz eindringlicher Warnungen der Betriebsanleitung mit kaltem Motor und gezogener Starterklappe in eine freudlose Gebrauchtwagenzukunft hinausgejagt wurde. Nach der Unterzeichnung des Kaufvertrags für den neuen lief der alte dann so ruhig und auch wieder so temperamentvoll, daß auf dem Beifahrersitz das schlechte Gewissen Platz nahm. Abends wurde ein Schlichtmahl der neuen Richtung mit dem Gefühl verzehrt, eine Riesendummheit begangen zu haben. Der nächste Tag brachte wegen Grübelns am Steuer einen lädierten Kotflügel. Dafür wurde am Wochenende von einem überlasteten und daher offenherzigen Parkwächter die Bemerkung kassiert: „Wissen's, den schattigen Platz da hinten muß ich für die neuen Wägen aufheben!" Das saß. Am Montag ertappte sie ihn und er sie dabei, daß beide im Kalender den Liefertermin rot unterstrichen und fortan sehnsüchtig auf das neue Modell warteten. Nachts stöhnte er im Traum. Sie rüttelte ihn an der Schulter. „Wenn nur schon die ersten Kratzer überstanden wären!" murmelte er und drehte sich auf die andere Seite.

Die letzte Liste der in AUTO, MOTOR UND SPORT beschriebenen Reiseziele veröffentlichten wir in Heft 13/53. Seitdem haben wir einschließlich der in unserer Schwesterzeitschrift MOTOR REVUE (mit MR gekennzeichnet) abgedruckten 65 weitere Reiseaufsätze gebracht. Die Zahlen auf der Kartenskizze korrespondieren mit den Nummern der aufgeführten Themen, dagegen sind die Nummern 19, 20, 25, 26, 31, 32, 33, 35, 42, 43, 44 auf der Skizze nicht vermerkt.

Das waren unsere

Reisebeschreibungen

seit Heft 14/53 (Vgl. auch Aufstellung in Heft 13/53)

1 = Montenegro 15/53
2 = Gastronomisches Rom 15/53
3 = Sowjetzone 15/53
4 = Route des Alpes 17/53
5 = Kleine Tips für Spanienfahrten 18/53
6 = Zwischen Salzach und Inn 19/53
7 = Flensburg–Meran 19/53
8 = Hirschbrunft in Oberbayern 20/53
9 = Beobachtungen in Italien 22/53
10 = Zwischen Schwarzwald und Bodensee 22/53
11 = Calvados 24/53
12 = Italienisches Mittelalter 25/53
13 = Wintersportplätze in Oberbayern 26/53
14 = Der Graf von San Marino 26/53
15 = Jugoslawischer Inselspaziergang 1/54
16 = Vom Schnee, Lawinen und Gletschern 2/54
17 = Über die Jurapässe zum Genfer Salon 5/54
18 = Das Berchtesgadener Land 6/54
19 = Der wilde Campingplatz 7/54
20 = Rundreise oder Gebiet 9/54
21 = Weekend in Vaduz 9/54
22 = Unsere süddeutschen Seen 9/54
23 = Rothenburg 9/54
24 = Die süddeutschen Grenzübergänge 9/54
25 = Wichtig für Auslandsreisen 9/54
26 = Gran Canaria und Teneriffa 11/54
27 = Stipvisite in Sorrent 12/54
28 = Wissenswertes über Schweden 12/54
29 = Auf nach Fehmarn 14/54
30 = Französische Verkehrsimpressionen 14/54
31 = Was kostet eine 7-Tage-Urlaubsreise 14/54
32 = Mallorca 15/54
33 = Grenzvormerkscheine 16/54
34 = Die deutsche Nord- und Ostseeküste 17/54
35 = Abstecher nach Portugal 18/54
36 = Die französische Atlantikküste 19/54
37 = Schwedische Märchen 20/54
38 = Sonnentage in der Pfalz 21/54
39 = Wenn es im Harz am schönsten ist 23/54
40 = Sie wollen nach Österreich? 23/54
41 = Abseits vom Wege im Elsaß 24/54
42 = Ins Land der Rif-Kabylen 25/54
43 = Die schönsten Ecken Europas 26/54
44 = Südöstliche Reiseskizzen 1/55
45 = Die Insel Rab 2/55
46 = Sie wollen in die Schweiz? 2/55
47 = Das Tal von Aosta 4/55
48 = Burgenfahrt nach Österreich 5/55
49 = Die deutsche Nordseeküste MR 6/53
50 = Der Schwarzwald MR 6/53
51 = Die Sonne von Meran MR 6/53
52 = Südbayern – Porträt einer Landschaft MR 7/53
53 = Nordbayern MR 8/53
54 = Die Flexenstraße MR 9/54
55 = Die Eifel MR 9/54
56 = Der Rhein MR 10/54
57 = Zwischen Riviera und Sirmione MR 11/54
58 = Das Stilfser Joch MR 11/54
59 = Die Mosel MR 11/54
60 = Das Werdenfelser Land MR 12/54
61 = Der Palio von Siena MR 12/54
62 = Die Alpen MR 12/54
63 = Glanzpunkte der Riviera MR 12/54
64 = Das Tessin MR 13/55
65 = Die deutschen Heilbäder MR 13/55

Ulrich Sempert

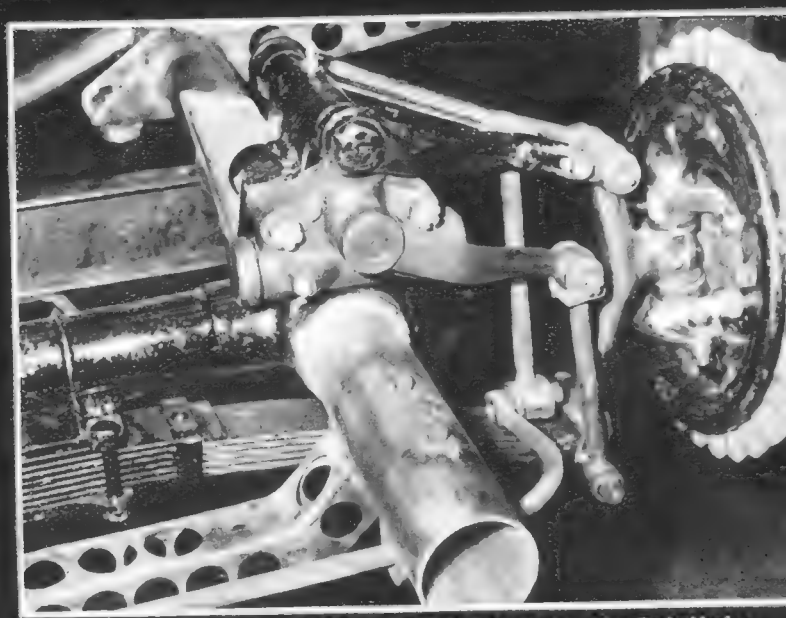
Talbot-Lago 2,5 Liter Sport

Unser Pariser Mitarbeiter Jean Bernardet besuchte die französische Firma Talbot, deren 4,5 Liter Formel-Rennwagen in den Nachkriegsjahren in vielen internationalen Rennen konkurrierten. Bernardet fotografierte die neueste sportliche Konstruktion von Tony Lago, den Talbot-Lago 2,5 Liter Sport, dessen Erscheinen uns hoffen läßt, daß die berühmte französische Firma eines Tages auch wieder aktiv in den Sport eingreift.

Der Konstrukteur Tony Lago mit dem Antriebsaggregat des Talbot-Sportwagens. Der Vierzylinder hat 89,5 mm Bohrung und 99 mm Hub, was ein Hubvolumen von 2491 ccm ergibt. Die Ventile werden über zwei untenliegende Nockenwellen und Stoßstangen betrieben. Seine Leistung wird mit 118 PS bei 5000 U/min angegeben.

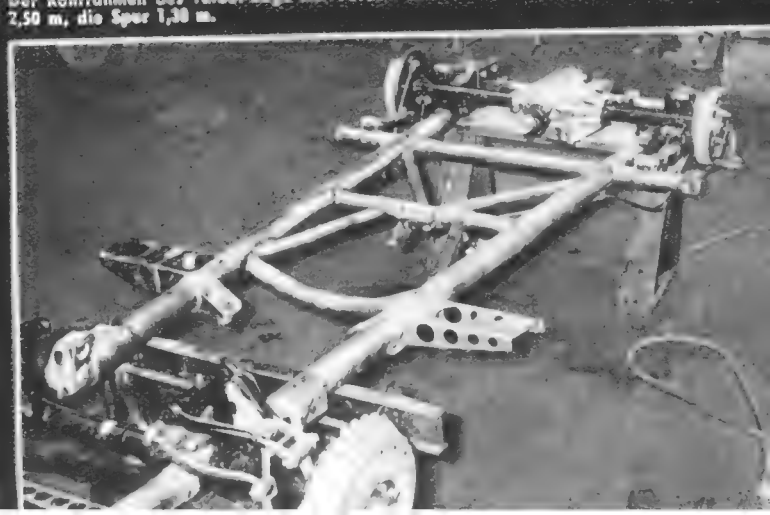
Der Innenraum des Coupés ist geräumig ausgelegt. Sesselsitze vermitteln einen guten Kontakt mit dem Fahrzeug. Die großen Türen sind so angeschlagen, daß sie bis zu einem Winkel von 90° geöffnet werden können. Links unten ist der Getrieheblock zu sehen. **Fotos (5): Bernardet**

Der 2,5 Liter Talbot-Lago-Sport mit einer zweisitzigen Coupé-Karosserie und der bekannten Kühlerform von Talbot wiegt 925 kg. Er ist 4,20 m lang, 1,64 m breit und 1,33 m hoch.



Die Vorderräder sind einzeln aufgehängt, unten eine Querfeder, oben Dreiecklenker. Auf Teleskopstoßdämpfer verzichtet Lago merkwürdigerweise genau so wie immer noch eine ganze Reihe französischer Automobilfabriken.

Der Rohrrahmen des Talbot-Lago mit Vorder- und Hinterachse. Der Radstand beträgt 2,50 m, die Spur 1,30 m.



ICH FUHR DIE

Corvette

Kurz vor meinem Abflug aus Stuttgart hatte mir der Chefredakteur dieser Zeitschrift gesagt: „Fahren Sie mit der Chevrolet-Corvette, soll ein bestechendes Auto sein." Ich tat es bereits am nächsten Tag nach meiner Ankunft in Detroit. Nun, so einfach, wie sich das hier anhört, war es wieder nicht. Nach Aussage des Chefingenieurs der Corvette sollte sie mit dem etwas getrimmten neuen V 8-Motor ehrliche 123 Meilen = knapp 200 km/st gehen.

„Wo kann man das denn fahren?" war meine Frage, und die Antwort: „Weit draußen auf dem Expressway", einer autobahnähnlichen Schnellverbindung, die Detroit mit dem Flughafen verbindet, oder „auf unserem Proving Ground", einem riesigen Prüffeld in Milford, etwa 30 Meilen von Detroit entfernt.

Innerlich war ich froh, hatte ich doch so Gelegenheit, mich auf dem Anfahrtsweg erst etwas mit diesem schnellen Wagen mit so leichter Kunststoff-Karosserie vertraut zu machen. Ganze 1220 kg wiegt der zweisitzige Roadster, wovon auf die komplette Karosserie nur 153 kg entfallen. Diesem Gewicht gegenüber steht eine Motorleistung von 195 SAE — HP, was etwa 175 europäischen PS entspricht. Damit ergibt sich ein Leistungsgewicht von knapp 7 kg/PS (zum Vergleich: Mercedes 300 SL = 6 kg/PS; Mercedes 190 SL = 9,5 kg/PS; Jaguar XK 140 = 7 kg/PS; Ferrari 750 = 3 kg/PS; Fiat V 8 = 9,5 kg/PS).)

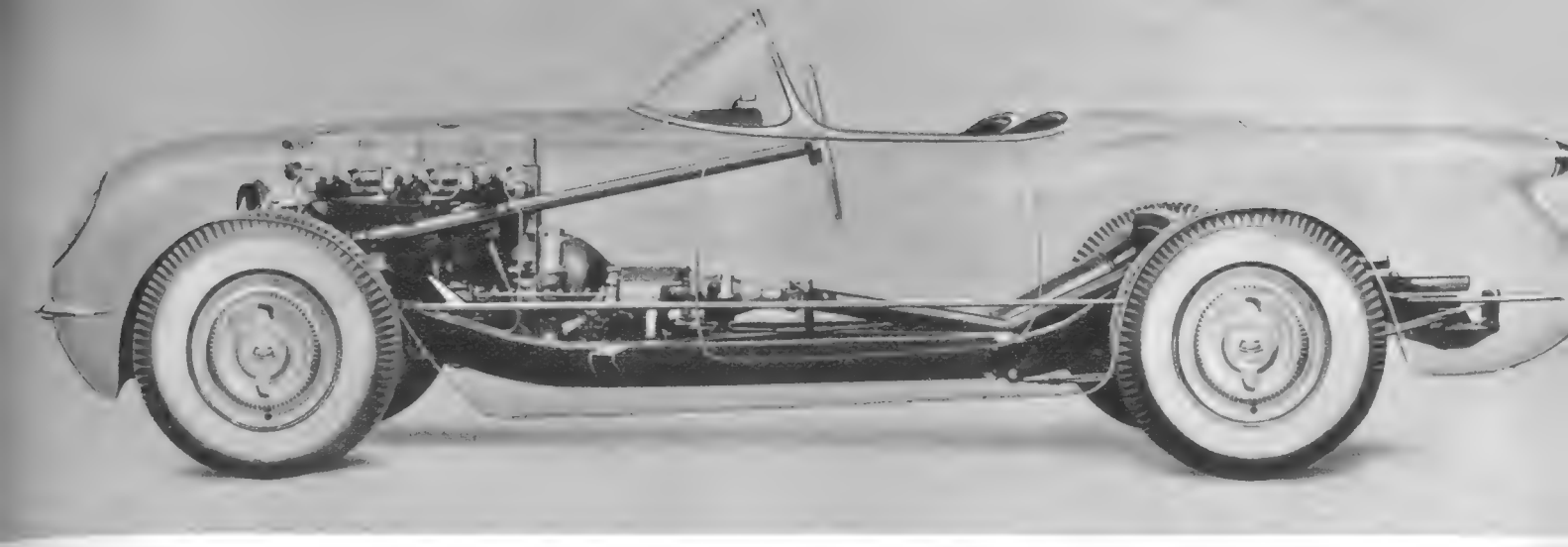
Überflüssig zu sagen, was für ein Dampf in der Corvette steckt, wenn man das Gaspedal ganz durchtritt.

In das Fahrgestell ist entweder ein Sechszylinder-Reihenmotor „Blue Flame" (3,86 Liter Hubvolumen und 15 HP bei 4200 U/min) oder ein getrimmter V 8 „Turbo-Fire" mit Vierfach-Fallstromvergaser (4,34 Liter Hubvolumen und ca. 5000 U/min) eingebaut. Drüben wird der V 8 als „dream-power-plant", was so viel wie „Traum-Kraftquelle" bedeutet, bezeichnet. Die Verdichtung des Hängeventilers beträgt 8:1. Erstaunlich der ruhige Lauf dieser Maschine, auch bei höheren Drehzahlen.

Angeblockt an den Motor ist entweder ein dreigängiges „Synchromesh-Getriebe" oder Powerglide mit zusätzlichem Planetengetriebe. Im Testwagen war, wie schon angedeutet, der 195 HP V 8-Motor und der hydraulische automatische Drehmomentwandler eingebaut. Der winzige Wählhebel für die Getriebestellungen ragt aus dem Getriebetunnel heraus und kann buchstäblich mit dem kleinen Finger bewegt werden.

Zum Fahrgestell, das im übrigen in seiner Grundkonzeption dem Serienwagen enstpricht, wäre noch zu sagen, daß es aus einem Kastenrahmen mit Kreuzverstrebung besteht, vorn Einzelradaufhängung an Trapez-Dreiecklenkern und Schraubenfedern, sowie dopeltwirkende hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer und Stabilisator hat, hinten dagegen eine Starrachse mit Längsfedern und Hypoidantrieb und ebenfalls Teleskop-Stoßdämpfer aufweist.

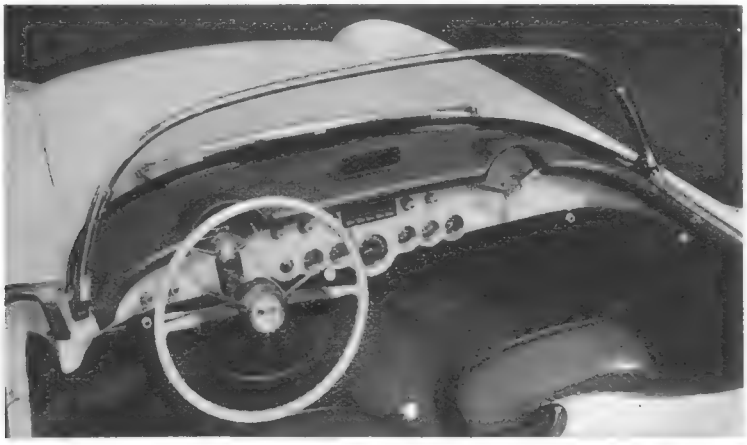
Die Lenkung hat keine der sonst in Amerika üblichen Lenkhilfen und ist 16:1 übersetzt. Sie ist für unsere Begriffe recht leichtgängig und vermittelt einen ausgezeichneten Bodenkontakt.



Die 11 Zoll-Bremsen haben Servohilfe und sind von hervorragender Wirkung, bereits bei geringem Pedaldruck. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten über 150 km/st hat man nicht einen Augenblick das Gefühl des Ausbrechens bei kräftigem Bremsen. Bestückt war der Wagen außerdem mit schlauchlosen Reifen der Größe 6,70—15.

Die Corvette wird als zweisitziger Roadster mit versenkbarem Verdeck geliefert, soll aber in Zukunft auch als Coupé gebaut werden. Die Kunststoff-Karosserie, die nur 60% einer solchen aus Stahl wiegt, soll hier in ihrer interessanten Fertigung unberücksichtigt bleiben. Sie ist auf dünnen Gummileisten direkt mit dem Rahmen verschraubt und absolut dröhn- und schwingungsfrei.

Was die Wirtschaftlichkeit in der Herstellung anbetrifft, so sei hier miterwähnt, daß bis 15 000 Einheiten ein und derselben Karosserieform die Kunststoffausführung jener von Stahl überlegen ist. Erst bei höheren Stückzahlen läßt sich die Stahlblech-Karosserie billiger fertigen. Da die einzelnen Teile der Karosserie durch Nieten und Kleben miteinander verbunden sind,, können naturgemäß noch flüssigere und wohlgerundetere Formen erzielt werden als bei Stahlblech. Die Corvette ist bekanntlich der erste echte vollamerikanische Seriensportwagen der Nachkriegszeit.



Blick auf das Armaturenbrett der Corvette. Unten am Getriebe der kleine Hebel für den Drehmomentwandler.

Zur Erzielung einer günstigen Schwerpunktlage verfügt die Corvette über eine beachtliche Breite (Spur vorn 145 cm, hinten 150 cm) von 183 cm, aber der Einstieg ist trotzdem nicht übermäßig bequem. Mit einem Wendekreis von 10,5 m liegt die Corvette trotz ihres großen echt amerikanischen Fahrgestells recht günstig. (Porsche = 10,2; Mercedes 300 SL = 11,5 m). Nicht minder überraschend ist der Preis, der für die Ausführung mit Sechszylindermotor 2700 Dollar und mit V 8-Motor 2934 Dollar beträgt.

Und nun zu den Fahreigenschaften. Um es gleich vorweg zu nehmen: sie sind unerhört. Ich fuhr also, um das eingangs Gesagte fortzusetzen, mit dem Chefingenieur hinaus auf den Expreßway, vorbei an der Ford Rotunda in River Rouge, immer schön im 60-Meilen-Zuckeltrab den anderen Wagen nach. „Speed Limit 60" steht in kurzen Abständen auf Schildern am Straßenrand, und der Amerikaner hält sich strikt daran. Mehr als 20 Meilen mußten wir aus der Stadt hinaus, bis das Schild „Full Speed" erschien, um schneller fahren zu können.

Wie beim Flugzeugstart wird man in den Sitz gedrückt, wenn das Gaspedal durchgetreten wird. In Sekundenschnelle klettert die Tachonadel unaufhörlich über die Skala.

Nach einer Reihe von Geschwindigkeits-, Beschleunigungs- und Bremsversuchen wollte mir der Chefingenieur vorführen, was für Dinge man mit diesem Auto anstellen kann. Es sollte gleichzeitig die guten Fahreigenschaften beweisen. Ich gestehe offen, es war mir zunächst nicht ganz wohl dabei, als er bei 150 km/st plötzlich das Steuerrad eine halbe Umdrehung herumriß, um es dann loszulassen und zu zeigen, daß die Corvette ohne übermäßiges Schwänzeln oder Rutschen von allein wieder auf Geradeausfahrt geht. An einer Ausfahrt ließ er durch kräftigen Druck auf die Bremsen und ruckweisen Lenkeinschlag den Wagen um die Vorderachse mit furchtbar quietschenden Reifen herumrutschen, ohne daß die geringste Kippneigung wahrzunehmen war.

Dann ging es herunter vom Expressway auf Schotterstraßen und Schlaglochstrecken. Ich hätte vorher gewettet, daß das mit einem Halbstarrachser amerikanischer Prägung nicht möglich sei, was jetzt vorexerziert wurde. Später habe ich mir noch lange Gedanken darüber gemacht, worauf diese hervorragende Straßenlage zurückzuführen sei.

Die Corvette ist nicht gerade meine erste schnelle Bekanntschaft, aber ich muß ganz offen zugeben, sie gehört zu den Fahrzeugen, deren bestechende Fahreigenschaften mich bisher am meisten beeindruckten.

R. Gebauer

Das Fahrgestell entspricht in etwa dem des Chevrolet Bel Air. Auf dem Bild der Sechszylinder „Blue Flame"-Motor.

Friedlich auf einem Anhänger vereint sind hier zwei heiße Konkurrenten verladen: oben der Porsche-Spyder von v. Hanstein-Linge, die hier noch siegesgewiß in die Kamera lächeln, und darunter der kleine Osca von Lloyd-Huntoon, der (mit Pech bei Porsche) überlegen die 1,5-Liter-Klasse gewann bei den

12 Stunden von Sebring

Huschke von Hanstein hatte uns per Telegramm aus Chikago die Absendung seines Sonderberichtes vom 12-Stunden-Rennen von Sebring gemeldet, aber der Bericht ist bis zum Redaktionsschluß nicht eingetroffen. Wir erhielten jedoch aus Florida einige Informationen, die für unsere Leser sicher von Interesse sein werden.

Die Zuverlässigkeit der Zeitnehmer des zweiten Wertungslaufes für die Sportwagenweltmeisterschaft scheint von ihren eigenen Landsleuten angezweifelt zu werden, denn der amerikanische Millionär Briggs Cunningham brachte nicht weniger als 40 Chronometreure mit, die sehr gewissenhaft operiert haben wollen. Das halten wir durchaus für möglich, da die Cunningham-Zeitnahme gerade in der 1500-ccm-Sonderklasse andere Werte erhielt als die Offiziellen. So sollen Hanstein/Linge mit ihrem Porsche 550 Spyder nicht drei Runden hinter dem Osca von Lloyd/Huntoon das Ziel passiert haben, sondern in derselben Runde. Und der siegreiche Osca gehört Cunningham! Übrigens haben Hanstein/Linge nicht weniger als 17 Minuten durch Reparatur von verschiedenen Defekten verloren, die sie zweimal an die Boxen zwangen. Wie man weiter aus Sebring hört, hinterließ der Porsche-Werksmonteur Herbert Linge einen ausgezeichneten Eindruck. Er hat den Spyder nach dem Zeitverlust an den Boxen vom fünften auf den zweiten Platz gebracht. Wir wiesen bereits vor längerer Zeit auf das fahrerische Talent von Linge hin. Obwohl Hawthorn/Walters vom Veranstalter als Sieger erklärt wurden, soll eine definitive Entscheidung erst von der Internationalen Sportkommission der FIA getroffen werden, die sehr wahrscheinlich der Sebringer Feststellung zustimmen wird, wie es auch beim Fangio-Protest vom argentinischen Grand Prix 1953 der Fall war. Stirling Moss und Lance Macklin brachten ihren Austin-Healey 100 S übrigens auf den siebten Platz im Gesamtklassement.

Bei den Maserati-Fahrzeugen handelt es sich um die erste Lieferung von 3-Litern, die Cunningham in Modena bestellt hat. Der über den größten Teil der Distanz führende Jaguar-D von Hawthorn/Walters mußte gegen Schluß des Rennens viermal wegen Schwierigkeiten an der Ölpumpe anhalten, wurde aber dann von Hawthorn in scharfer Fahrt wieder nach vorne gebracht. Genau wie die 1000 km in Buenos Aires sind auch die 12 Stunden von Sebring in ihrer Bedeutung als Wertungsläufe für das Sportwagen-Championat stark umstritten, besonders dann, wenn man sie mit der Mille Miglia oder Le Mans vergleicht.

Bei Koesters Porsche – dem Gewinner der 1100er-Klasse – handelt es sich um den einzigen 1100 ccm Spyder, der speziell für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1954 gebaut wurde, bisher dreimal am Start war und auch dreimal siegte.

Ergebnisse: Generalklassement:

1. Hawthorn/Walters (Engl./USA) Jaguar Typ D, 1518,9 km = 127 km/st; 2. Shelby/Hill (USA) Ferrari 3 Liter; 3. Spear/Johnston (USA) Maserati 3 Liter; 4 Rd. zurück, 4. G. Valenzano/Perdisa (Ital.) Maserati 3 Liter; 4 Rd. zurück, 5. Taruffi/Schell (Ital./USA) Ferrari 3000; 5 Rd. zurück, 6. Moss/Macklin (Engl.) Austin-Healey 2,6 Liter.

Sieger der Indes-Wertung: Shelby/Hill, Ferrari; 2. Lloyd/Huntoon, Osca 1,5 Liter; 3. Hawthorn/Walters, Jaguar D.

Klassensieger: 5000–8000 ccm: 1. Crawford (USA), Kurtis; 3000–5000 ccm: 1. Hawthorn/Walters; 2000–3000 ccm: 1. Shelby/Hill; 1500–2000 ccm: 1. Golditch/Quintinella, Arnolt-Bristol; 1100–1500 ccm: 1. Lloyd/Huntoon, Osca; 750–1100 ccm: 1. Koester (USA), Porsche.

In Montlhéry schien die Sonne . . .

. . . aber das Thermometer zeigte null Grad. Richard von Frankenberg bibberte, denn seinen klassischen Ledermantel (sein Onkel fuhr darin schon die Herkomerfahrt mit) hatte kürzlich ein böser Bube aus dem Porsche geklaut. Vielleicht bibberte Richard von Frankenberg aber auch ein wenig vor Aufregung, denn er war zusammen mit seinem schweizer Freund Walter Ringgenberg nach Montlhéry gekommen, um mit Ringgenbergs neuem Porsche-Spyder rasch einige Rekorde zu brechen. So gewissermaßen als privates Spaßvergnügen und ohne Unterstützung durch das Werk.

Die Stimmung war wieder echt Rekordfieber. Das ist etwas ganz anderes als Rennfieber. Der Mann am Steuer hat ja nur einen einzigen Gegner: den Zeiger der Stoppuhr. Der Rechenschieber ist wichtiger als der kämpferische Mut, die Rundentabelle entscheidender als Kurventechnik. Die Rechnung ist ganz klar: man muß in soundsoviel Sekunden um die Bahn herumsausen, dann hat man den Rekord in der Tasche, — vorausgesetzt, daß Maschine und Reifen halten. Trotzdem oder vielleicht gerade deshalb ist die Atmosphäre elektrisch geladen. Zuschauer gibt es keine oder nur zufällig, an der Bahn stehen nur ein paar gute Freunde mit der Stoppuhr, die Mechaniker und Helfer und natürlich Papa Stumme von Dunlop.

Nachmittags kommen dann noch die Journalisten, Reporter und Fotografen aus Paris und bilden ein höchstinteressiertes Publikum, und Madame, Besitzerin des einzigen im Gelände des Autodroms gelegenen Restaurants La Potinière, macht ihr Geschäft zu Monopolpreisen.

Monopolpreise fordert auch die Direktion des Autodroms für die Ermietung der Bahn. Daß sie trotzdem in einem miserablen Zustand ist, sei nicht verschwiegen. Aber *noch* kann man sich das leisten, noch gibt es keine andere Bahn, die ähnliche Geschwindigkeiten zuläßt wie Montlhéry, und nur deshalb ist es immer noch das Mekka aller schnellen Leute aus ganz Europa. Als Ringgenberg und von Frankenberg ihre sechs Internationalen Klassenrekorde (von einem gutmeinenden Journalisten fälschlicherweise als Welt-Rekorde deklariert) herausfuhren, befand sich auch Fergus Anderson unter den Zuschauern. Er war gerade mit einem gewaltigen Aufgebot an Monteuren und Ingenieuren von Moto Guzzi gekommen und hatte gleichfalls Rekordabsichten.

Die Kosten für eine derartige Rekordfahrt sind hoch. Zur Bahnmiete kommt das Honorar für die Zeitnehmer und Sportkommissare. Ein Privatmann allein wird das kaum finanzieren können und ist darum auf die tatkräftige Hilfe seiner Mäzene angewiesen. Ich halte es für unfair, sie nicht zu nennnen: es waren die deutsche Dunlop, die deutsche Castrol-Gesellschaft, die französische Avia-Benzinfirma und schließlich die deutsche Champion-Zündkerzen-Vertretung.

Daß Papa Stumme aus Hanau sich am Ende der Rekordfahrt vergnügt die Hände rieb, sei ebenfalls nicht verschwiegen, denn es hatte manchen Schweißtropfen gekostet, bis die Reifen das hielten, was man von ihnen erwartete . . . und sie hielten, trotz der völlig serienmäßigen Dimension, die das meiste Kopfzerbrechen verursacht hatte.

Und noch eines mag den Fachmann interessieren: der Porsche-Spyder Ringgenbergs war beinahe noch fabrikneu und keineswegs schon genügend eingefahren. Trotzdem riskierten es die beiden, ihn in Montlhéry sofort voll zu belasten und ihm diese Höchstbelastung über Stunden hin zuzumuten. Mit Recht kann man hier ein Hohes Lied auf Qualität und Passungen der verchromten Leichtmetall-Zylinder und -Kolben von Mahle singen.

Als der Erfolg Ringgenberg-von Frankenberg bekannt wurde, fehlte es nicht an Stimmen, die eine derartige Rekordfahrt als eine nutzlose Spielerei bezeichneten. Es ist zwar richtig, daß heute diese, morgen jene Fabrikmarke auf Rekordjagd geht und die Sensation des Erfolges allmählich verblaßt. Wenn aber, wie in diesem Falle, die Rekorde mit einem völlig serienmäßigen Sportwagen erzielt werden, — einem Wagen, wie ihn jeder kaufen kann — dann ist die Bedeutung doch unverkennbar.

Folgende Internationale Klassenrekorde wurden aufgestellt:

200 Meilen in 1 Std. 30 Min. 58 Sek. = 212,28 km/st (alter Rekord 203,50); 3 Stunden = 623,842 Kilometer mit 207,95 km/st (alter Rekord 193,3); 500 Kilometer in 2 Std. 24 Min. 08 Sek. = 208,13 km/st (alter Rekord 193,41); 500 Meilen in 3 Std. 51 Min. 47 Sek. = 208,08 km/st (alter Rekord 194,29); 1000 Kilometer mit 206,70 km/st; 6 Stunden = 1241,3 km mit 206,75 km/st (alter Rekord 193,604).

C.O.W.

...und wird nicht mehr gesehen

- nämlich das Motorenöl nach dem Ölwechsel oder Auffüllen. Einmal in der Ölwanne, entzieht es sich unserem Blick und weitgehend einer Beurteilung. Es arbeitet unter „Ausschluß der Öffentlichkeit".

Die Wahl des Motorenöles hat deshalb etwas mit Vertrauen zu tun. Vertrauen zu einer Sache wie Shell X-100 Motoroel mit Millionen Referenzen von allen Straßen der Welt.

SHELL
X-100
MOTOR OEL

Shell X-100 Motoroel mit seinen Zusätzen besonderer chemischer Konstitution macht Motoren betriebsfest, hält sie sauber und schützt vor Korrosion, der Hauptursache des Motorenverschleißes.

Runde um Runde

Die Besetzung der internationalen Automobil-Rennställe, die in den Wintermonaten verschiedentlich eine Umorganisation erfahren haben, steht jetzt weitgehend fest. Für die Daimler-Benz AG starten Fangio, Kling und Moss als Hauptfahrer in allen Formel-1-Rennen, die von dem Untertürkheimer Werk wahrgenommen werden. Hans Herrmann nimmt am Großen Preis von Deutschland teil, ist aber für die übrigen Formel-Rennen als Ersatzfahrer vorgesehen. Bei der Mille Miglia werden Fangio, Kling, Moss und Herrmann eingesetzt, für die 24 Stunden von Le Mans wurde folgende Mannschaft aufgestellt: Fangio/Moss, Kling/Herrmann, Levegh/Fitch. Der bekannte Franzose Pierre Levegh dürfte noch durch seine Marathon-Fahrt beim 24-Stundenrennen von 1952 bekannt sein, wo er ohne Ablösung seinen 4,5 Liter Talbot bis an die Spitze des Feldes brachte, weit vor den beiden Mercedes-Benz 300 SL führte, dann aber eine Stunde vor Schluß wegen Motorschadens aufgeben mußte. Die Verpflichtung von Pierre Levegh wird in Frankreich mit viel Sympathie aufgenommen. Bei John Fitch handelt es sich um einen der führendsten Sportwagenfahrer Amerikas, der bei der Carrera Panamericana Mexico im November 1952 schon einmal für Mercedes-Benz fuhr, aber infolge unglücklicher Zusammenhänge disqualifiziert wurde. Leider vermissen wir auch diesmal wieder Hermann Lang – Le Mans-Sieger 1952 – als Mitglied der Mannschaft. Lang erhielt noch keine Klarheit darüber, welcher Art die Verwendung ist, die man für ihn bei der Daimler-Benz hat. Es wäre zu wünschen, und wir haben das immer wieder betont, daß man dem Exeuropameister, der bedeutende Erfolge für das Untertürkheimer Haus errungen hat, noch einmal eine Chance im Rennwagen gibt. Das wäre nicht mehr als recht und billig.

Der Scuderia Ferrari steht wieder Giuseppe Farina als Capitano vor, ferner fahren für den Commendatore der Franzose Trintignant, Gonzalez und Harry Schell, der auf Grund seiner ausgezeichneten Leistungen von Buenos Aires verpflichtet wurde. Außerdem ist Piero Taruffi für einige Rennen als Fahrer vorgesehen sowie Maglioli in der Hauptsache für den Sportwagen. Graf Orsi hat für seinen Maserati-Rennstall Jean Behra, Mieres, Mantovani und Musso unter Vertrag genommen. Für Gianni Lancia starten nach wie vor Alberto Ascari, Luigi Villoresi und Castellotti. Von einem Überwechseln Ascaris zu Ferrari scheint im Augenblick keine Rede mehr zu sein. Für Amedée Gordini, der zum Saison-Beginn mit einem neuen Formelwagen in Erscheinung treten will, fährt bis jetzt fest nur Bayol, es ist jedoch anzunehmen, daß auch Pilette und evtl. ein Argentinier für den Pariser an den Start gehen werden. Mike Hawthorn steuert den neuen Vanwall Special des englischen Lagerfabrikanten Vanderwall, der als zweiten Mann nun auch Peter Collins engagierte. Connaught hat noch keine offizielle Mannschaft aufgestellt, jedoch dürfte sich dieses Team aus rein englischen Fahrern rekrutieren. Interessant ist, wie man bei Alfa Romeo und Bugatti das Fahrerproblem zu lösen gedenkt. Das Mailänder Werk beabsichtigt genau wie Bugatti noch in diesem Jahr mit dem neuen Formel-Wagen zu erscheinen. Alfa Romeo hat Sanesi, Bugatti noch niemand.

▪

Die Milli Miglia, Italiens berühmtes Straßenrennen, findet am 30. April/1. Mai zum 12. Male statt. Die 1597 km lange Strecke geht wieder von Brescia über Verona – Vicenza – Padua – Ferrara – Ravenna – Forli – Rimini entlang der adriatischen Küste nach Pescara, biegt von dort in die Abruzzen ab und erreicht über L'Aquila – Rieti – Rom. Führt weiter über Viterbo – Radicofani – Siena – Florenz über die Apenninen nach Bologna – Modena – Reggio – Piacenza – Cremona – Mantua nach Brescia zurück. Zugelassen sind Sportwagen ohne Kompressor der Klassen bis 750, 1100, 1500, 2000, 3000 und über 3000 ccm. Ferner Spezialtourenwagen bis 750, 1300 und über 1300 ccm, sowie Gran Turismo- und Touren-Wagen bis 1300 und über 1300 ccm. Außerdem gibt es noch verschiedene Sonderklassen, so eine für Dieselfahrzeuge bis 2000 ccm und eine, die nur offen ist für Fahrzeuge der Marke Fiat 1100/103 A, Fiat 1100/103 B und Lancia Appia, also eine reine 1100er-Konkurrenz. Auf der 132 km langen Strecke Cremona–Mantua–Brescia wird wieder der Nuvolari zum Gedenken gewidmete Große Preis Nuvolari der Mille Miglia ausgetragen, bei dem die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit entscheidend ist, die auf diesem Abschnitt erreicht wird. Die diesjährige Mille Miglia dürfte durch die Teilnahme eines starken Mercedes-Benz-Teams mit dem neuen MB 300 SLR, von Ferrari mit dem neuen Sechszylinder 3,75 Liter und Maserati mit dem neuen 3 Liter von besonderem Interesse sein. Außerdem beabsichtigt die Scuderia Espana mit zwei der neuen Ford-Sportwagen „Thunderbird" bei der Mille Miglia zu starten. Der V-8-Zylinder soll von dem Marquis de Portago und dem Franzosen Jean Lucas gesteuert werden. Der von Marzotto 1953 aufgestellte Mille Miglia-Rekord steht bei 142,34 km/st.

▪

Nach einer Meldung des ADAC wird bei dem am Pfingstsonntag auf dem Nürburgring zum Austrag kommenden Internationalen Eifelrennen die Daimler-Benz AG mit einer Mannschaft am Start sein. Maserati beabsichtigt, den 3- und den 1,5-Liter-Rennsportwagen zu bringen, während sich Ferrari geäußert habe, den neuen Zweizylinder-Formel-Motor in einem Sportwagen-Chassis einsetzen zu wollen, um seine Verwendungsmöglichkeiten beim 1000-km-Rennen zu prüfen. Ferner hat nach der Meldung des ADAC die Officine Alfieri Maserati für zwei 3-Liter, zwei 2-Liter und zwei 1,5-Liter Startzusage gegeben. Ferrari soll mit drei 3-Liter und zwei 2-Liter vertreten sein.

▪

Weltmeister Werner Haas, H. P. Müller, Baltisberger, der Ire Armstrong, der Franzose Monneret und verschiedene andere namhafte Ausländer starten 1955 auf der NSU-Sportmax . . . Ministerpräsident Grotewohl bestellte auf der Leipziger Messe einen roten Triumph-TR-2-Sportwagen . . . René Bonnet hat fünf Formel-1-Wagen fertiggestellt, die evtl. in Pau am Start sein werden. Es handelt sich um 750er D.B. mit Kompressor . . . DKW-Fahrer Schlüter fiel bei der Rallye Großbritannien hoffnungslos zurück, weil er bei einem Unfall erste Hilfe leistete . . . Der für den 15. August angesetzte Große Preis von Pescara wurde abgesagt . . . Carini gewann auf dem 3 Liter Ferrari-Sportwagen den Grand Prix von Dakar vor Rosier auf Ferrari und Hamilton auf Jaguar Typ D . . . Mehrere Austin-Healey starten in der Mille Miglia. Die Fahrer sind Macklin, Abecassis, Flockhart und evtl. Donald Healey . . .

Neue internationale Rallyes stehen auf dem Programm. Der Automobile Club di Milano veranstaltet vom 14. bis 17. April die Rallye Internazionale Femminile. Diese ausschließlich für Damen ausgeschriebene internationale Zuverlässigkeitsfahrt führt von den Startorten Mailand oder Turin nach San Remo. Zwischen Turin und San Remo ist eine Bergprüfung, und im Autodromo von Ospedaletti ist eine Geschwindigkeitsprüfung zu absolvieren, die sich über 2 Runden erstreckt. Zugelassen sind Tourenwagen bis 750, 1300, 2000, und über 2000 ccm sowie Gran Turismo-Fahrzeuge der gleichen Größenordnung. Die Nennungen müssen an den Veranstalter in Mailand, Corso Venezia 43, gerichtet werden.

Vom 30. April bis 7. Mai findet die VII. Internationale Tulpen-Rallye, Wertungslauf für die Europäische Tourenwagenmeisterschaft, statt. Startorte sind Bern, Brüssel, Hamburg, London, München, Noordwijk aan Zee und Paris. Sämtliche Anfahrtsstrecken treffen in Stuttgart zusammen. Von dort aus führt eine gemeinsame Route zum Ziel nach Noordwijk aan Zee. Auf der gemeinsamen Strecke können besondere Etappen eingelegt werden, die mit einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit durchfahren werden müssen. Während der Fahrt und am Tage nach der Ankunft in Zandvoort werden Geschwindigkeitsprüfungen nach einer Handicap-Formel ausgetragen. Dabei erhält z. B. der Volkswagen 8 Minuten Vorgabe vor dem normalen Porsche 1300 und dem Mercedes-Benz 220 A. Zugelassen sind Touren-, Gran Turismo-, Spezial-Touren- und Seriensportwagen der Klassen bis 350, 500, 750, 1000, 1300, 1600, 2000, 2600, 3500 und über 3500 ccm. Nennungen sind zu richten an das Sekretariat der Internationalen Tulpen-Rallye, Jan-van-Nassau-Straat 21, Haag/Holland.

▪

Unser englischer Korrespondent Gordon Wilkins teilt uns mit, daß der Sport-Redakteur von „The Autocar", John Cooper, bei einem Autounfall tödlich verunglückt ist. John Cooper, der im Alter von 38 Jahren stand, war an der Konstruktion des B. R. M. beteiligt und fuhr mehrere Monte-Carlo-Sternfahrten als Beifahrer von Stirling Moss mit.

▪

Der neue 1,5-Liter Borgward-Rennsportwagen wird entgegen anderslautenden Meldungen voraussichtlich in dieser Saison nicht mehr zum Einsatz kommen. Im Augenblick sind noch nicht einmal die Zeichnungen für den Motor fertiggestellt.

GÜMO

Mehr als 50 000 Tonnen Erde werden hier bewegt, um Platz zu schaffen für die Start- und Zielanlage des Autodromo Pergusa. Die 18 m breite Bahn verläuft rund um den gleichnamigen See in Sizilien. Fotos (2): Wiese

AUTODROMO PERGUSA

Ganz im Vorbild der griechischen Amphitheater, die Sizilien weltberühmt gemacht haben, steht ein modernes Projekt der ENTE, des sizilianischen Fremdenverkehrsverbandes, das bereits ziemlich weit gediehen ist und den griechischen Sinn für Freude und Natur mit italienischem Sportgeist vereint. Hoch oben in den sizilianischen Bergen, wenige Kilometer von dem ob seiner romantischen Lage auf der Spitze des Berges wie auch durch viele Baudenkmäler weltbekanntem Enna entfernt, wird mit vollen Kräften an einer Autorennbahn gebaut. Hinsichtlich ihrer Lage soll diese Rennbahn alles bisher in zwei Hemisphären Bestehende weit in den Schatten stellen. Sie wird nämlich rings am Ufer des Lago Pergusa angelegt, eines Hochsees, der fast kreisförmig und von leicht amphiteatralisch ansteigenden Anhöhen umgeben ist. Von jedem Punkt dieser natürlichen Tribünen aus, die jeder Anzahl von Besuchern Platz bieten, wird man nun den ganzen Verlauf des Kampfgeschehens auf der Piste verfolgen können, ganz wenig behindert durch ein paar spärliche Bäume. Ganz besonders Sportliche werden die Kämpfe auf der Piste auch vom Wasser aus beobachten oder mit dem Motorboot die Piloten begleiten können.

Die Arbeiten zu diesem Bau sind schon weit vorgetrieben. Nahe der Vollendung sind die Erdarbeiten, die mehr als 50 000 Kubikmeter Erdreich bewegten, sowie der Unterbau der Piste, die in den vier etwa 1 km langen Geraden 18 m breit und in den besonders weiten Kurven auf 21 m verbreitert wird. In den nächsten Monaten will man auch mit den Zementarbeiten beginnen, und 1956 soll das große Bauvorhaben, das nicht weniger als eine halbe Milliarde Lire kostet, vollendet sein, inklusive zahlreicher Nebenbauten, der Boxen, Garagen und eines Villaggio Turistico mit Campinghotels und Zeltplätzen. Man kann auf den Gran Premio Pergusa mit Recht neugierig sein.

E. W.

Der neue TAUNUS

15M

stärker
schneller
schöner

EIN NEUER 1,5 l-MOTOR MIT NOCH GRÖSSERER LEISTUNG!

55 PS leistet der obengesteuerte 1,5 l-Kurzhub-Motor. Das überquadratische Verhältnis von Bohrung zu Hub und die besonders großen Einlaß-Ventile bieten ein Optimum an Leistung bei geringem Verbrauch. Hohes Drehmoment = große Kraft ergibt Temperament, Elastizität und eine ungewöhnliche Beschleunigung aus allen Gängen. Dabei beträgt der Normverbrauch nur 8 Liter. Das neue Sperrsynchron-Getriebe ist sorgfältig auf das hohe Drehmoment und den starken Motor abgestimmt. Hervorragende Straßenlage und Kurvenfestigkeit sowie besonders wirksame Bremsen bieten ein Höchstmaß an Fahrsicherheit. Die Hinterfedern stellen sich selbsttätig auf wechselnde Belastung ein. Der hohen technischen Leistung ist die gediegene Innenausstattung ebenbürtig, und ihre Reichhaltigkeit und Eleganz überraschen selbst den verwöhnten Fahrer. Sie sollten den TAUNUS 15 M fahren, um seine zahlreichen Vorzüge zu er-fahren!

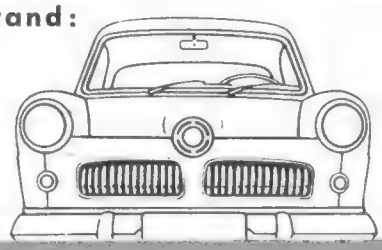
Bitte machen Sie eine Probefahrt! **DM 6185,–**

Ihr FORD-Händler erwartet Sie!

. . . und ein guter Bekannter im neuen Gewand:

TAUNUS 12 M - 55

mit dem 100000fach bewährten, robusten und günstig versteuerten 1,2 l-Motor – Autobahn-Dauergeschwindigkeit 110 km/h Normverbrauch 7,7 l. **DM 5690,–**



Aufgepicktes

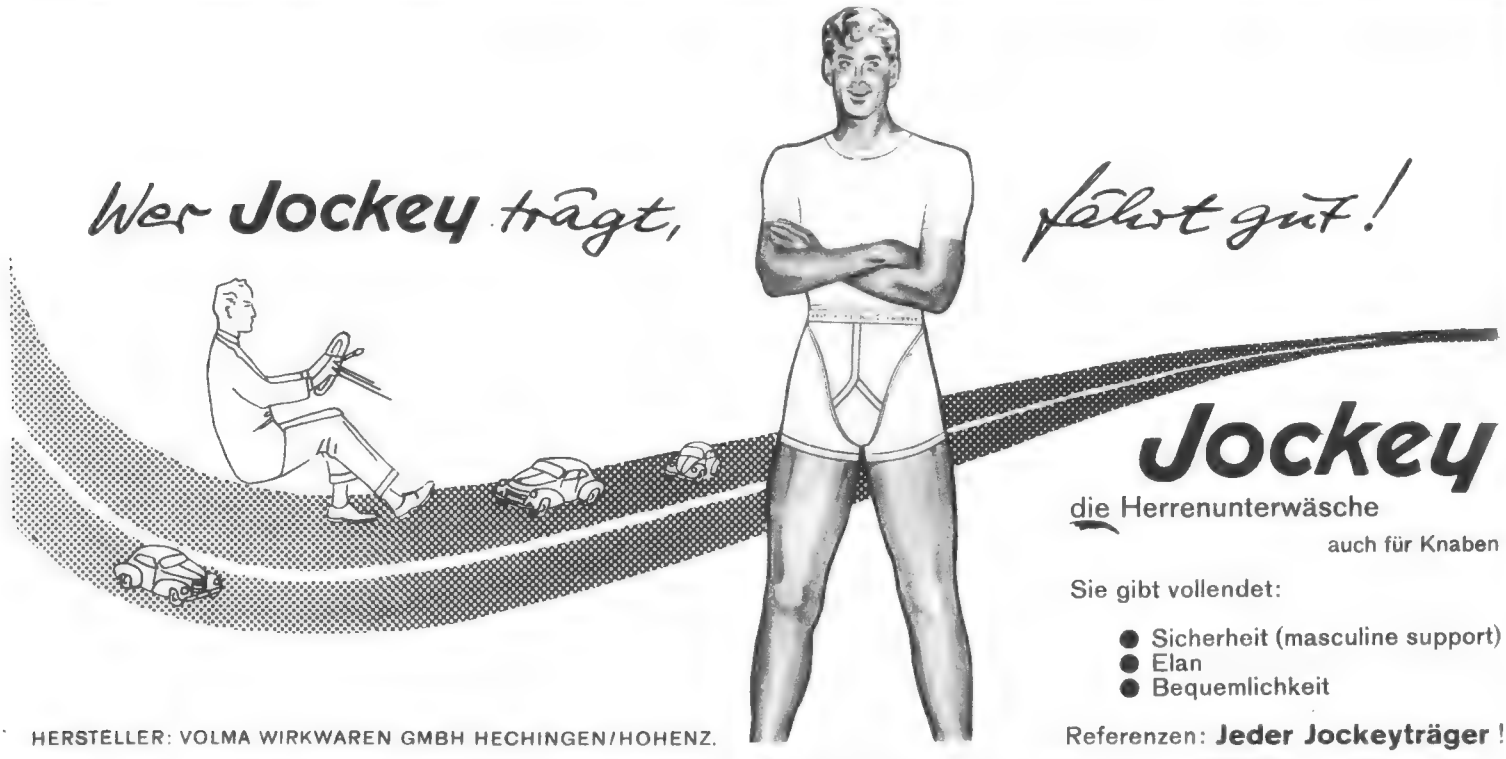
Nicht an einem Sonntag, sondern an einem Freitag hielt Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm kürzlich eine Rede — sie war deshalb nicht besser. Vor dem Deutschen Gemeindetag entwickelte er wieder einmal seinen „verkehrspolitischen Gesamtplan". Einleitend weinte Dr. Seebohm bitterlich darüber, daß die Bundestagsabgeordneten anläßlich der Beratung seiner Gesetzesvorlagen mit Bergen von Telegrammen von Interessengruppen und einzelnen Kraftfahrzeughaltern überschüttet würden. Fußgänger und Radfahrer hätten dagegen kein einziges Telegramm geschickt, obwohl sie doch am meisten unter der Verkehrsentwicklung zu leiden hätten. Erwartet denn der Dr. Seebohm im Ernst, daß die Fußgänger protestieren, wenn er die Kraftfahrt knebeln will? Kann er denn bei deren Mehrzahl die Einsicht voraussetzen, daß die Weiterentwicklung der Kraftfahrt entscheidend beiträgt zur Hebung des Lebensstandards auch der nichtmotorisierten Bevölkerung? Oder sollte dies gar der Bundesverkehrsminister selbst noch nicht begriffen haben? Nun, Dr. Seebohms Argumentationen sind bekannt, er hat auch dem Gemeindetag keine besseren vorgetragen als anderen Leuten. Wenn er sich aber ausdrücklich auf den Journalisten Peter von Zahn beruft, der die deutschen Fußgänger als „gejagte Kaninchen" bezeichnet hatte, dann stellt er sich damit auf eine Stufe mit dem Schnauferlbruder Möller, mit dem wir uns im letzten Heft befaßten. Und das ist für den bundesdeutschen Verkehrsminister ein sehr betrübliches Armutszeugnis.

*

Wie die Pest vermeidet es die Versicherungswirtschaft, Zahlen über den Schadensverlauf der Kraftfahrtversicherungen im Vergleich zum Prämienaufkommen an die Öffentlichkeit geraten zu lassen, damit sich ja nicht die berechtigten, seit Jahren bestehenden Zweifel an der Notwendigkeit wiederholter Prämien-Erhöhungen bestätigen. Nun wurde kürzlich die zum Gerling-Konzern gehörende „Magdeburger Leben" zu einer reinen Sachversicherung umgewandelt, und bei dieser Gelegenheit erfuhr man doch einmal ein paar Zahlen. Die Prämieneinnahme dieser Gesellschaft in der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherung betrug von der Währungsreform bis Ende 1954 26 Millionen DM, denen im gleichen Zeitraum Schadensleistungen von 11,3 Millionen DM gegenüberstanden. Und das war die Prämien-Rückgewähr bei der „Magdeburger Leben": 1951 0%, 1952 0%, 1953 15%! — Bei einer anderen Versicherungsgesellschaft, der Iduna-Germania, erfuhr man anläßlich einer ao. Hauptversammlung, daß die gesamten Prämieneinnahmen für 1954 auf 34 Millionen DM geschätzt würden. Der Schadensverlauf hätte sich seit 1952 sehr zufriedenstellend entwickelt, was besonders vom Kraftfahrtgeschäft gelte. Über Personalkosten und Gewinne könne man indes keine Angaben machen, zumal noch nicht einmal das Aktienkapital umgestellt ist.

*

Bis nach Wien muß man gehen, um zu hören, daß auch mal ein Fußgänger verurteilt wird, der einen schweren Kraftfahrzeugunfall verschuldete. Das hatte Meck in Heft 4 „aufgepickt" — und prompt schickten aufmerksame Leser ein paar Zeitungsausschnitte, die das Gegenteil beweisen sollten. Es handelt sich insgesamt um drei Fälle aus jüngster Zeit: Das Stuttgarter Jugendschöffengericht hat einen Motorradfahrer freigesprochen, weil ein Fußgänger, der von diesem angefahren und dabei getötet worden war, infolge starker Trunkenheit den Unfall und damit seinen Tod selbst verschuldet hatte. Ebenso sprach das Saarbrücker Verkehrsgericht einen jungen Mann frei, dem ein 69jähriger achtlos in seinen Roller gelaufen war und dadurch ums Leben kam. Und schließlich fällte das OLG Celle eine Entscheidung. Da lief ein betrunkener Großvater in ein Motorrad, wobei der Fahrer stürzte, sich schwer verletzte und sein Fahrzeug erheblich beschädigte. In Celle ging es um den Schadenersatz, und das Oberlandesgericht erlegte dem Großvater auf, drei Fünftel des Schadens zu übernehmen, während der Motorradfahrer unter Hinweis auf den Gummi-Paragraphen 1 der StVO zwei Fünftel selbst zu tragen habe. Ob das Urteil von Celle salomonisch ist, wollen wir mangels näherer Kenntnis der Umstände nicht ventilieren. Mit dem Urteil des Wiener Schöffengerichtes jedenfalls ist es kaum zu vergleichen. Auch die Fälle von Stuttgart und von Saarbrükken kann man nur sehr bedingt heranziehen, denn beide Male ist der schuldige Fußgänger ja nicht mehr am Leben. Das war nämlich die Besonderheit des Wiener Urteils: der selbst verletzt gewesene Fußgänger wurde angeklagt und verurteilt! Üblicherweise aber ist es doch für einen Kraftfahrer ein seltenes Glück, wenn er — sowieso allein angeklagt — bei einwandfrei alleinigem Verschulden des beteiligten Fußgängers überhaupt freigesprochen wird, meist erwischt ihn — siehe Celle — wenigstens der § 1. Der Fußgänger dagegen erscheint allenfalls als Zeuge vor Gericht, und sollte ihn dieses dann als



Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

Schuldigen erkennen, ist seine Straftat meist bereits verjährt. Die Praxis, bei einem Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger normalerweise überhaupt nur den Kraftfahrer anzuzeigen, ist nicht mehr zeitgemäß. Die Polizei nimmt damit bereits eine Entscheidung vorweg, die eindeutig Sache des Richters wäre.

*

Auch der Fall Littmann erregt die Gemüter immer noch. Ein Verfahren gegen den Frankfurter Polizeipräsidenten wurde bekanntlich eingestellt, weil das Vorfahrtsschild, das er nicht beachtet hatte und wodurch er zwei Personen verletzte, als „vereinsamt" betrachtet wurde. Wenig später aber verdonnerte ausgerechnet ebenfalls ein Frankfurter Gericht einen Lastwagenfahrer zu 70 DM Strafe — wegen Nichtbeachtung eines „vereinsamten" Vorfahrtschildes. Auch das Bayerische Oberste Landesgericht entschied erst kürzlich, daß das Dreieckschild selbst dann strikt zu beachten sei, wenn auf der anderen Straße das positive Verkehrszeichen fehle. Und das Oberlandesgericht Braunschweig verurteilte vor einigen Monaten einen Kraftfahrer, der ein Verkehrszeichen nicht beachtet hatte, obwohl dessen Aufstellung von der Aufsichtsbehörde überhaupt nicht genehmigt war. In Stuttgart schließlich mußte seinerzeit ein Mann bezahlen, der glaubte, einem Stoppschild deshalb seine Reverenz nicht erweisen zu müssen, weil sich auf der Hauptstraße um diese Stunde weit und breit kein einziges Fahrzeug bewegte. — Uns liegt weiß Gott nichts daran, gerade den Dr. Littmann unbedingt bestraft zu sehen. Wenn er aber die Erledigung dieses Falles mit den zitierten und anderen Urteilen vergleicht, muß Meck unwillkürlich — schon wieder — an jenen Landgerichtsrat denken, der so heftig gegen Strepps „Anzug-Urteile" opponierte.

*

Ludwighafens Polizeipräsident stellte vor etwa zwei Monaten Strafantrag gegen unseren Chefredakteur. Er hatte sich durch die Veröffentlichung eines Leserbriefes in Heft 25/1954 gekränkt gefühlt, der sich mit der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ludwigshafen befaßte. Von dem Strafverfahren haben wir inzwischen nichts mehr gehört, aber in der Zeitung „Die Rheinpfalz", Ausgabe vom 10. 3. 1955, fanden wir einen recht aufschlußreichen Bericht darüber, daß die Maßnahmen der Ludwigshafener Polizei nur sehr geringen Erfolg aufweisen. Die Unfälle seien durch die Geschwindigkeitkbeschränkungen keineswegs weniger geworden. Auf bestimmten Ausfallstraßen würden sich ohnehin nicht die Hälfte aller Autofahrer an die 50 km-Gebote halten, weil diese dort in sich keine Berechtigung haben, und das Polizeipräsidium selbst erwäge bereits die Möglichkeit, diese Strecken doch wieder freizugeben. Gleichzeitig war damals übrigens auch auf der Rheinbrücke das Überholen verboten worden. Bis zu 80 Strafmandate kassierte hier täglich die Polizei. Und jetzt sind die Überholverbot-Schilder ganz heimlich, still und leise wieder verschwunden. Eines Kommentars hierzu enthalten wir uns im Hinblick auf obenerwähnten Strafantrag. Die verehrlichen Leser werden sich schon selbst ihre Gedanken machen.

*

Präsident Kreutzer von der Landpolizeidirektion Oberbayern tat folgendes kund und zu wissen: „Das Experiment mit der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung kann als gescheitert angesehen werden." Das Ergebnis, so fügten Herr Präsident bei einer kraftfahrttechnischen Tagung für Verkehrsrichter und Staatsanwälte hinzu, sei eine tolle Raserei einzelner verbunden mit einer enormen Gefährdung sämtlicher Verkehrsteilnehmer. Im übrigen seien 70 Prozent aller Verkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen, bei 86 Proznet aller tödlichen Verkehrsunfälle seien Rücksichtslosigkeit, Unkenntnis und Unaufmerksamkeit die tiefere Ursache. Einem Mann, der immerhin Chef der Landpolizei von ganz Oberbayern ist, steht es u. E. nicht sehr gut an, derart mit falschen Gemeinplätzen um sich zu werfen. Auch wenn ihm irgendeine Statistik zur Hand sein sollte, die ihm scheinbar recht gibt, so müßte er sich in seiner Stellung doch bewußt sein, daß mit tendenziösen Reden niemandem geholfen ist. Oder sollten wir den Herrn Kreutzer nur falsch verstanden haben? Wollte er etwa die häufige Rücksichtslosigkeit, Unkenntnis und Unaufmerksamkeit der Behörden geißeln? Wollte er diese vielleicht gar verspotten, als er weiter erklärte, an erster Stelle der Unfallursachen stehe die übermäßige Geschwindigkeit? Weil die Behörden so schnell arbeiten? Der Präsident Kreutzer, der, wenn wir recht im Bilde sind, einstmals Oberst bei den Gebirgsjägern war und nach dem Kriege dank blütenweißem Fragebogen einen gewissen Seltenheitswert besaß, möge sich ruhig weiter um tadellosen Anzug und stramme Haltung seiner Beamten kümmern, aber die Öffentlichkeit mit Erklärungen über Dinge verschonen, die anscheinend sein Vorstellungs- und Begriffsvermögen überfordern.

*

Auf der gleichen Tagung sprach Dr.-Ing. Kuhlig als Vertreter der Landesverkehrswacht. Was dieser Mann sagte, das hatte Hand und Fuß. Dr. Kuhlig mahnte die Justiz, äußerst vorsichtig bei der nachträglichen Berechnung der Geschwindigkeit von Fahrzeugen zu sein. Er riet den Straßenbauern, Kurven nicht allein nach der Fliehkraft zu berechnen, sondern auch die insbesondere in Bayern oft langanhaltende Schneeglätte zu bedenken, während der stark überhöhte Kurven gefährlich würden. Sehr beachtet wurde Kuhligs Vorschlag, auch zu langsames Fahren zu bestrafen, und seine Ausführungen gipfelten in der vielleicht etwas überspitzten, im Grunde aber richtigen Feststellung: „Auf der Straße ist heutzutage kein Raum mehr für nervöse Hühnchen."

Meck

IV 55/7

Im Großstadtverkehr und bei Überlandfahrten, überall, wo es auf Sicherheit ankommt, schwört man auf „FULDA-Reifen".

Fulda

GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. · FULDA

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf

Es versteht sich von selbst...

...daß man von einem modernen Lackpflegemittel zunächst einen wunderbaren, dauerhaften Hochglanz verlangt.

Noch viel wichtiger ist der Schutz des wertvollen Lackes gegen die zerstörenden Witterungseinflüsse.

REX-Autopflegemittel erfüllen diese Forderungen und garantieren durch ihren neuen Siegelverschluß die Güte des Originalproduktes.

REX-Lackbalsam mit Silicon konserviert und schützt neue oder neuwertige Lacke.

REX-Autopolitur mit Silicon verjüngt ältere und mattgewordene Lacke und macht sie wetterfest.

REX-pflegen hilft Werte hegen!

Erhältlich in Fachgeschäften und Tankstellen.

REX-AUTOPFLEGE GMBH.

Gutschein für eine Gratisprobe REX-Lackbalsam oder REX-Autopolitur
(gewünschtes Präparat unterstreichen!)

Name: .....

Wohnort: ..... Straße: .....

Bitte einsenden an die **REX-AUTOPFLEGE G.M.B.H. MAINZ**

Die neue Vespa G. S. mit 10 Zoll-Reifen

Die Vespa von Messerschmitt

Vespa und Lambretta waren es nach dem Kriege, die der neuen Fahrzeuggattung der Motorroller einer in diesem Ausmaß wohl niemals erwarteten Verbreitung den Weg geebnet haben. Seit 1946 sind allein 750 000 Vespas verkauft worden, im letzten Jahr waren es 202 000 Stück.

In Deutschland war es ein unbestreitbares Verdienst von J. O. Hoffmann, die Vespa populär gemacht zu haben, freilich war ihr Erfolg für ihn auch eine Chance, die er schlecht zu nutzen wußte. Den wenig ruhmreichen Untergang seines Werkes und die Beendigung seiner Lizenzverträge mit der Firma Piaggio in Genua, die als eine der bedeutendsten Flugzeugfabriken Italiens die Vespa herausgebracht hatte, veranlaßte Messerschmitt, Nachbau und Vertrieb dieses weltberühmt gewordenen Rollers zu übernehmen. Er hat mit dem am 16. Januar dieses Jahres getätigten Lizenzvertrag die alleinigen diesbezüglichen Rechte für Deutschland rechtsgültig übernommen.

Die zu diesem Zweck neugegründete Vespa-Messerschmitt GmbH. in München bringt zu Beginn ihrer Tätigkeit statt des bisherigen 125er-Modells die 150 ccm-Vespa auf den deutschen Markt. Die Auslieferung begann dieser Tage, die Fertigung wird Zug um Zug in vier Phasen aufgenommen. Im Augenblick wird das Originalfahrzeug aus Italien eingeführt und lediglich mit einigem deutschen Zubehör komplettiert. In der zweiten Phase, die Anfang Mai beginnt, werden weitgehend in Deutschland hergestellte Teile verwendet werden, um in der dritten Phase, die Ende des Sommers erreicht werden soll, das komplette Fahrzeug bis auf den Motor in Deutschland zu fertigen. Die vierte, die Endphase, die auch die Herstellung des Motors in Deutschland umfaßt, wird voraussichtlich in Jahresfrist erreicht werden können.

Die 150 ccm-Vespa unterscheidet sich äußerlich kaum vom bisherigen Modell, sie besitzt jedoch einen verstärkten Rahmen, eine verbesserte Motoraufhängung, erheblich vergrößerte Federwege und vor allem eben den stärkeren Motor. Dieser, ein Zweitakter mit 57 mm Bohrung und Hub, leistet 5,5 PS bei 5000 U/min., was in Verbindung mit einem höheren Drehmoment eine fühlbare Steigerung der Fahrleistungen erbrachte. Die Höchstgeschwindigkeit der Vespa 150 liegt bei 80 km/st.

Neben der Vespa 150, die ab Werk DM 1575.— kostet, gibt es für anspruchsvollere Käufer noch das sogenannte Sportmodell Vespa G.S. Bei diesem wurde der 150 ccm-Motor auf 8 PS bei 7500 U/min. und einer Verdichtung von 1:7 gebracht. Seine Höchstgeschwindigkeit wird mit 100 km/st angegeben. Dieses Modell hat ein Vier- statt eines Dreiganggetriebes, einen 12 statt eines 6¼ Liter-Tanks und vor allem 10 statt 8 Zoll-Räder.

Ursprünglich war geplant, die Fabrikation der Vespa im Regensburger Messerschmittwerk einzurichten. Die alle Erwartungen übertreffende Entwicklung des Kabinenrollergeschäfts freilich ließ es zweckmäßiger erscheinen, die Vespa nunmehr in Augsburg zu bauen, zumal dort die Werksanlagen kurzfristig freigemacht werden können und auch Facharbeiter in genügender Zahl leichter verfügbar sind. Sehr wichtig ist schließlich der Hinweis, daß bereits ab Anfang April die Ersatzteilversorgung für alle laufenden Vespas sichergestellt ist. Hoffmann hatte im Laufe der Jahre immerhin etwa 50 000 Stück geliefert, und deren Besitzern bemächtigte sich in den letzten Monaten auf Grund der Ereignisse in Lintorf eine begreifliche Beunruhigung, für die nun kein Anlaß mehr besteht. *W. O.*

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf Auto Motor und Sport

Bundesgerichtshof verurteilt Behördenträgheit

Der Bundesgerichtshof in Karlsruhe hat einen Einzelfall zum Anlaß genommen, den Behörden mit ungewöhnlich deutlichen Worten ins Stammbuch zu schreiben, was ihre Pflicht gegenüber Bürgern ist, die sich mit Gesuchen und Anträgen an sie wenden.

Ein Handelsvertreter hatte beim Landkreisamt Rotenburg (Hann.) die Umschreibung seines österreichischen Führerscheins in eine deutsche Fahrerlaubnis der Klasse III beantragt. Er brauchte diesen Führerschein dringend, weil er für seine Lebensmittelfirma mit einem Lieferwagen über Land fahren sollte. Solange er den Wagen der Firma nicht selbständig fahren konnte, erhielt er weniger Provision. Der Landkreis glaubte, nicht selbst entscheiden zu können, und legte die Sache dem Regierungspräsidenten in Stade vor. Bis zum heutigen Tage ist ungeklärt, ob der Regierungspräsident den Bericht erhalten hat. Der Vertreter wartete jedenfalls monatelang vergebens auf einen Bescheid. Seine immer dringenderen Anfragen ließ die Regierung unbeantwortet. Der zuständige Beamte stellte nur immer fest, daß der Bericht des Landkreisamtes noch nicht eingetroffen sei, und legte die Akten „auf Wiedervorlage". Schließlich wurde es dem Vertreter zu dumm, er legte Beschwerde beim niedersächsischen Wirtschaftsministerium ein. Erst durch das Eingreifen des Ministeriums wurde der Führerschein, ein Jahr nach Antragstellung, umgeschrieben.

Der Vertreter machte nunmehr das Land Niedersachsen für alle ihm durch die verzögerliche Behandlung seiner Eingabe entstandenen Schäden (rund 3300 DM) verantwortlich. Der Staat bezahlte nicht, sondern ließ sich verklagen. Er trieb die Sache bis zum Bundesgerichtshof und vertrat dort die etwas überraschende Ansicht, solange der Bericht des Landkreisamtes bei der Regierung noch nicht eingegangen gewesen sei, habe diese überhaupt nichts unternehmen können, und vor allem habe „der Staatsbürger kein Recht darauf, daß eine Behörde seinen Antrag sofort bearbeite". Der Handelsvertreter hat den Prozeß in allen drei Instanzen gewonnen, und der Bundesgerichtshof in Karlsruhe hat dabei recht deutliche Worte über die Haltung der Behörden fallen lassen (III ZR 84/53): „Es zeugt von einer völligen Verkennung der Pflicht einer Behörde, wenn die Beamten des Regierungspräsidenten bei Bearbeitung der Eingabe des Klägers und auch noch im Prozeß die Ansicht vertreten haben, sie bräuchten Anträge nicht innerhalb einer angemessenen Frist zu bescheiden ... Sie haben grob fahrlässig den Grundsatz mißachtet, daß die Beamten nicht nur Diener des Staates, sondern auch Helfer der Staatsbürger zu sein haben. Jeder Beamte war stets und ist besonders in der Gegenwart über die allen Beamten obliegende Pflicht zu belehren, den Staatsbürgern, wenn diese Anträge stellen, zu einer Sachentscheidung zu verhelfen." Im vorliegenden, einfach gelagerten Fall könne „selbst in stärkster Belastung des Beamten keine Entschuldigung" für eine so verzögerliche Gesuchbehandlung gefunden werden.

Dr. G.

Lilibox

heißt diese Garage mit neuartiger Form. Sie ist der Linienführung moderner Fahrzeuge angepaßt. Form und Farbe (saatgrün oder hellgrau) wirken auf das Auge angenehm. Diese Garage läßt sich auf kleinstem Raum aufstellen. Als Material werden feuerverzinkte Stahlbleche, nach den neuesten Erfahrungen geschweißt und innen durch Hutprofile versteift, gewählt. Diese Bauart ermöglicht, daß die Lilibox gebrauchsfertig geliefert wird und ohne Fundamente oder Grundrahmen auf jedem ebenen Platz aufgestellt werden kann. Man erspart also Montagekosten und kann beliebig und schnell einen Platzwechsel vornehmen. Die Bedienung ist einfach. Mit einer Hand öffnet man die Einfahrtstür und damit zugleich die Seitentür. Man fährt mit dem Wagen auf zwei Schienen wie von selbst in die Garage und steigt durch die Seitentür aus. Dann werden wieder mit einem einzigen Griff beide Türen fest verschlossen. Größenmaße: Länge 4,95 m, Breite 1,95 m, Höhe 1,65 m. Folgende Wagentypen passen bequem hinein: DKW, Fiat 500 und 1100, Goliath GP 700, Ford Taunus, Porsche, Renault 4 CV, Volkswagen, Opel Rekord, Lloyd. Preis: DM 750,– netto ab Werk. Hersteller: Siegener Akt.-Ges., Geisweid i. W.

6
neue
PORSCHE
Weltrekorde

aufgestellt mit einem
1,5 Ltr. Porsche-Spyder
von den Fahrern

R. v. Frankenberg
W. Ringgenberg

am 18. 3. 1955
auf der Bahn von
Montlhéry bei Paris

Ein neuer,
praktischer Beweis
für die Sonderklasse
von

Das Oel, von dem Ihr Motor träumt

Wann und wieviel Schmerzensgeld?

Wer einen Verkehrsunfall erleidet, hat Anspruch auf Schadenersatz. Darunter fällt der Ersatz der Heilkosten, des Verdienstausfalles und sonstiger durch den Unfall bedingter Schäden. Das Straßenverkehrsgesetz sieht jedoch keinen Anspruch auf Ersatz des nicht vermögensrechtlichen Schadens vor, so daß Schmerzensgeld auf Grund des § 11 StVG nicht beansprucht werden kann. Will daher jemand Schmerzensgeld verlangen, kann er sich nur auf §§ 823 ff. BGB stützen; er muß also dem Fahrer ein Verschulden — Vorsatz oder Fahrlässigkeit — nachweisen. Der Halter hat dann noch auf Grund des § 831 BGB die Möglichkeit, sich durch den Nachweis zu entlasten, daß er bei Einstellung seines Fahrers die erforderliche Sorgfalt angewandt und ihn auch genügend beaufsichtigt hat.

Gemäß § 847 BGB kann der Verletzte auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangen. Durch das Schmerzensgeld sollen nicht nur die körperlichen, sondern auch seelische Leiden — Minderung der Lebensfreude — ausgeglichen werden. Praktisch bestehen die Schwierigkeiten bei Bemessung des Schmerzensgeldes darin, daß sich im Gegensatz zum Vermögensschaden Schmerzempfinden und Geldwert nicht miteinander vergleichen lassen. Das Schmerzensgeld unterliegt daher weitgehend der Schätzung durch den Richter. Wenn das Gesetz von einer „billigen Entschädigung" spricht, ist hierunter nicht „billig" im Sinne von gering oder niedrig zu verstehen. „Billig" ist eine Entschädigung gemäß Urteil des Bundesgerichtshofs vom 29. 9. 1952 (III ZR 340/51) dann, wenn die Entschädigung der durch die „Billigkeit", d. h. der durch eine angemessene Rücksichtnahme auf den entstandenen immateriellen Schaden gebotenen Höhe entspricht.

Im Gegensatz zur früheren Rechtsprechung hat der Bundesgerichtshof in dem genannten Urteil den Standpunkt eingenommen, daß bei Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten nicht zu berücksichtigen sind. Auf das Bestehen einer Haftpflichtversicherung zugunsten des Verpflichteten soll es deshalb nicht ankommen; ihr Vorhandensein darf somit die Höhe des Schmerzensgeldes nicht beeinflussen. Beim Schmerzensgeld handelt es sich um eine echte Schadensforderung, nicht etwa um eine Zahlung mit Strafcharakter. Hieraus folgert, daß es mit dieser Zweckbestimmung des Schmerzensgeldes unvereinbar ist, bei der Bemessung des Betrages die Vermögenslage des Schädigers mit in Rechnung zu stellen.

Mit der Frage, inwieweit der Lebensstandard des Verletzten bei der Höhe des zu gewährenden Schmerzensgeldes zu berücksichtigen ist, hat sich der Bundesgerichtshof in einem Urteil vom 8. 7. 1953 (Vers.R. 1953 S. 390) befaßt. Er nimmt dazu wie folgt Stellung: „Ein Maßstab für die Höhe des Schmerzensgeldes kann nur in dem Geldbedarf gefunden werden, der erforderlich ist, um den Verletzten für die erlittenen Unlustgefühle und entgangene Lebensfreude einen Ausgleich durch Gewährung von Daseinsfreude in einer den Umständen nach noch möglichen anderen Form zu verschaffen."

Gegenüber dieser Entscheidung wird mit Recht darauf hingewiesen, daß bei Bemessung des Schmerzensgeldes nach den wirtschaftlichen Verhältnissen des Geschädigten dies leicht zu einer ausgesprochenen Klassenjustiz führt. Dem kleinen Mann würde man dann, wenn man diese Tendenz weiter verfolgt, „durch Gewährung von Daseinsfreude und zur Beseitigung von Unlustgefühlen" nur ein bescheidenes Schmerzensgeld zubilligen können, während man einem in sehr guten Verhältnissen Lebenden als Schmerzensgeld etwa eine kostspielige Auslandsreise zubilligen müßte. Das kann nicht Sinn des Gesetzes sein.

Im Rechtsstreit ist es vielfach üblich, daß der Kläger Schmerzensgeld beansprucht, jedoch den Betrag ausdrücklich in das Ermessen des Gerichts stellt. Keinesfalls läßt sich, wie auch die Rechtsprechung betont, der Satz aufstellen, das Schmerzensgeld müsse so hoch sein, daß der Durchschnittsmensch bereit wäre, gegen diesen Betrag eine entsprechende Verletzung in Kauf zu nehmen; denn dann würde man zu ungeheuren Summen kommen. Dabei läßt schon die bisherige Erfahrung erkennen, daß im allgemeinen schon viel zu hohe Schmerzensgeldforderungen gestellt werden.

Zu berücksichtigen sind bei der Höhe des Schmerzensgeldes außer den unmittelbar ausgestandenen körperlichen Schmerzen auch alle sonstigen nachteiligen Folgen für die körperliche und seelische Verfassung des Verletzten, insbesondere seine Sorgen, seine körperliche Entstellung usw. Man wird auch unterscheiden müssen zwischen dauernden Folgen und vorübergehenden Schmerzen. Bei Dauerfolgen wird man auch das Lebensalter des Verletzten in Rechnung stellen.

Ist es doch ein Unterschied, ob einem 70jährigen Pensionär durch einen Autounfall eine körperliche Entstellung beigebracht wird, oder ob diese einem jungen heiratsfähigen Mädchen zugefügt wird. Letzterem erschwert man die Heiratsaussichten und die Berufsmöglichkeiten. Es ist erklärlich, daß der weitgehende Ermessensspielraum, der hiernach dem Richter zusteht, zu recht unterschiedlichen Bemessungen führt.

Hingewiesen sei hier auf eine ganz unverbindliche Übersicht von Becker (Kraftverkehrs-Haftpflichtschaden S. 108), der bezüglich der Höhe des Schmerzensgeldes mit folgender Aufstellung gewisse Anhaltspunkte geben will. Hiernach können als angemessen angesehen werden bei

1.	ganz leichten Verletzungen (Bluterguß, Prellung usw.)	10 bis 50 DM
2.	leichten Verletzungen (Verletzung der Haut, einfache Frakturen)	50 bis 100 DM
3.	mittelschweren Verletzungen (leichte Gehirnerschütterung)	100 bis 500 DM
4.	schweren Verletzungen (Oberschenkelbrüche, Frakturen mit längerer Heilungsdauer, Gelenkfraktur usw.)	500 bis 1000 DM

Die neuere Rechtsprechung geht über diese Beträge vielfach erheblich hinaus. Das oben bereits erwähnte Bundesgerichtshofurteil vom 29. 9. 1952 hat bei einer besonders schweren und außergewöhnlich schmerzhaften Verletzung — ein in drei Jahren noch nicht geheilter Knochenbruch — ein Schmerzensgeld von 4000 DM als angemessen zugebilligt. Das Oberlandesgericht Frankfurt hat bei einem Schädelbruch, verbunden mit Rippen- und Nasenbeinbruch, durch Urteil vom 8. 12. 1953 ein Schmerzensgeld von 3000 DM zugebilligt. Für dauernde Hirnschädigungen, in deren Folge epileptische Anfälle auftraten, hat das OLG Oldenburg durch Urteil vom 17. 7. 1953 einem Kinde 7500 DM Schmerzensgeld zugebilligt. Das Landesgericht Ravensburg hat mit Urteil vom 13. 7. 1954 einem sechsjährigen Jungen für einen Schädelbruch mit Hirnverletzung, in deren Verfolg 2 Operationen notwendig waren, 6000 DM zugebilligt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Urteil vom 4. 1. 1954 für einen komplizierten Oberschenkelbruch, zu dessen Behandlung ein halbjähriger Krankenhausaufenthalt notwendig war, 2000 DM Schmerzensgeld festgesetzt.

In der Praxis wird der Richter, um sich die nötigen Unterlagen für die Höhe des Schmerzensgeldes zu verschaffen, häufig den behandelnden Arzt als Gutachter zuziehen. *Dr. Hoeres*

(An diesem Thema besonders interessierte Leser weisen wir auf ein ausführliches Gutachten über Schmerzensgeld von Rechtsanwalt Alfred Schroot, Hamburg, hin, das in der Zeitschrift „Der Betriebs-Berater", Heft 5 vom 20. 2. 1955, erschienen ist und für DM 2.— bei der Verlagsgesellschaft „Recht und Wirtschaft" mbH., Heidelberg, Hauptstr. 45, bezogen werden kann.)

Wie unter einem Sonnenhute geschützt durch eine **NORDLAND Schute**

- Garantie-Befestigung
- Leicht verstellbar
- Augen schonende Spezialfärbung
- Elegante Linie
- Antennen-Anschluß

TRANSPARENT *Plexiglas*

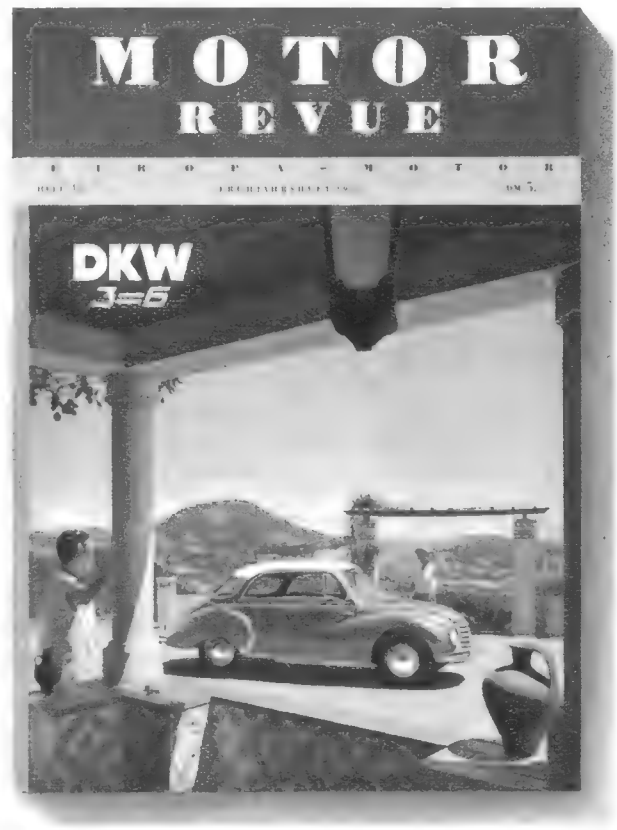
FARBENGETREU

NORDLAND DEUTSCHE SCHNEE-KETTENFABRIK GmbH **BONN**

Die AUTOMATIC'-ANTENNE

Für Anspruchsvolle eine Neuerung von frappierender Wirkung! Bequem vom Sitz aus durch den Schalter des Autosupers zu bedienen. Kein Abbrechen der Antenne mehr, keine verschmutzten Finger. Voll versenkter Antennenknopf. Bitte Prospekt DS 53/49 anfordern.

Hirschmann
RICHARD HIRSCHMANN
RADIOTECHNISCHES WERK
ESSLINGEN AM NECKAR



So recht nach dem Geschmack

aller Autoliebhaber erscheint zum Frühlingsanfang die erste 1955er Ausgabe der

MOTOR-REVUE

Genfer Autosalon — Mercedes-Benz 300 SL (mit Zeichnungen von S. Werner) — ein Testbericht über den neuen Fiat 600 — Historie und Gegenwart der Bugatti sind nur einige der zahlreichen lesenswerten Aufsätze.

Gönnen Sie sich den kleinen Luxus

Sie werden an dem 112 Seiten starken Heft viel Freude finden.

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart, Postfach 1042

Liefern Sie die Frühjahrsausgabe 1955 (Heft 13) zum Einzelpreis von DM 5.— plus 50 Dpfg. Porto.

Liefern Sie die „MOTOR-REVUE/EUROPA-MOTOR" ab im Abonnement zum Preis von DM 18.— plus DM 2.— für Porto für vier Hefte.

Der Betrag wird am ..... auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 161 37 eingezahlt - kann durch Nachnahme erhoben werden.

Vor- und Zuname .....

Ort .....

Straße und Hausnummer .....

Eine Freude für jeden Autofahrer

sagt Karl Kling über

ALEXANDER SPOERLS

MIT DEM AUTO AUF DU

337 Seiten, Kunstleder DM 12.80

Jetzt im 75. Tausend

Das AUTO, MOTOR und SPORT schrieb über das Buch

„Alexander Spoerl hat mit geistvollem Humor und fundiertem Ingenieurwissen hier ein glänzendes Buch geschrieben . . . Am besten Sie kaufen es sich selbst. Nicht ein Kapitel ist drin, das man überschlagen möchte".

und

„Wer Spoerls Autobuch kauft - *es kostet weniger als 20 l Benzin* - wird sich viel Ärger, Zeit und Geld ersparen und nebenbei glänzend unterhalten werden".

Du und die Welt, Köln

Daher

Erst Spoerl lesen – dann Gas geben!

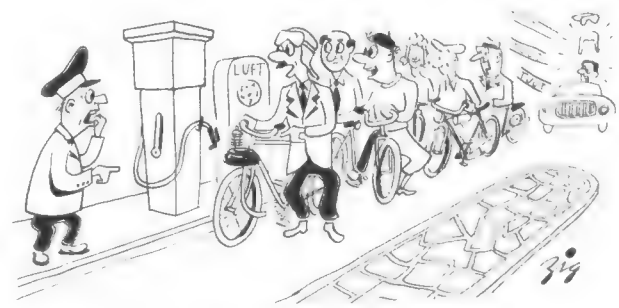
Erhältlich in allen Buchhandlungen

R. PIPER & CO VERLAG München 13

Im Ringen um die Oktanzahl

Motorentreibstoff ist über seine Eigenschaft als Energieträger hinaus ein ganz besonderer Saft, an den vielfache Anforderungen zu stellen sind, wenn er seinen Aufgaben im Motor ohne schädliche Wirkungen gewachsen sein soll. Eine der ersten Forderungen ist hohe Klopffestigkeit, denn nur sie garantiert einwandfreien Ablauf der Verbrennung, hohes Verdichtungsverhältnis und damit bessere Verwertung der Brennstoffkalorien. So ist denn hohe Oktanzahl — als Maßstab der Klopffestigkeit — die wesentlichste Voraussetzung für niedrigen Kraftstoffverbrauch und damit für hohe Wirtschaftlichkeit des Fahrbetriebs. In Zukunft wird sie womöglich eine noch größere Rolle spielen, da ja — ähnlich wie in den USA — die Verkehrsverhältnisse nach temperamentvollen Fahrzeugen schreien.

Zum Teil wird die Klopffestigkeit dem Kraftstoff bereits in die Wiege gelegt, allerdings erst nach raffiniertesten Verarbeitungsverfahren. Dieses Instrument der Qualitätsverbesserung wird heute im In- und Ausland in wahrer Vollendung beherrscht, wobei der Kampf um die oberen Oktanzahlen besonders kostspielig ist. Qualität ist nur selten mit Quantität gepaart, und auch beim Kraftstoff ist es so, daß wirklich hochwertige reine Treibstoffe mit hoher Oktanzahl in viel zu geringer Menge anfallen würden, als daß ihre Erzeugung dann noch kommerziell tragbar wäre. So begnügt man sich meist damit, die Benzine auf Oktanzahlen um 72 ROZ zu veredeln, den letzten Rest von Oktanzahl aber auf künstliche Weise zu holen. Hier ist bekanntlich Bleitetraäthyl ein chemisch schon in kleinsten Mengen wirksamer Zusatz, um eine Erhöhung der Klopffestigkeit zu erzielen (international als TEL = Tetra-Ethyl-Lead bezeichnet). Da TEL kein Kraftstoff, sondern ein chemischer Zusatz ist, der weder zusätzliche Kalorien liefert noch rückstandsfrei den



Mopedisteninvasion

„Ein Liter Benzin, Einfachöl 1 : 25, ½ l Super und Luft auf Vorder- und Hinterreifen prüfen!" Zeichnung Brähne

Motor passiert, muß diese Entwicklung auf dem Kraftstoffgebiet mit einem weinenden Auge betrachtet werden. Insbesondere bildet sich während der Verbrennung Bleioxyd, das sich sehr wesentlich von den Verbrennungsprodukten des Kraftstoffs selbst unterscheidet, schmilzt es doch erst bei 880° C und siedet bei 1480° C (hier würde es in dampfförmigen und damit zunächst unschädlichen Zustand übergehen). Wenn man bedenkt, daß die Auspuffgase den Zylinder mit etwa 800° C verlassen, wird wohl klar, daß das mit dem TEL zugeführte Blei in irgendeiner Form im Verbrennungsraum zurückbleiben muß. Auch die üblichen kleinen Zusatzmengen müssen auf die Dauer zu einer Verunreinigung des Verbrennungsraumes und dessen lebenswichtigen Teilen wie Zündkerzen und Ventiltellern führen. Diese Ablagerungen — chemisch gesehen Bleioxyd und bei Vorhandensein von Schwefel im Kraftstoff auch Bleisulfat — stören ebensowohl den Wärmeübergang zum Kolbenboden und zum Kühlwasser, wie sie rein mechanisch den Verbrennungsraum verkleinern (im Effekt also das Verdichtungsverhältnis erhöhen). So kann man beobachten, daß im Laufe der Zeit ein gegebener Motor immer höhere Ansprüche an die Klopffestigkeit des Kraftstoffes stellt (Anwachsen der Motor-Oktanzahl). Die Zündkerzen neigen zur Brückenbildung, abbröckelnde Rückstände können sich zwischen Ventilsitz und Ventil klemmen, dort eingehämmert werden und schließlich zum Verbrennen der Ventile führen.

Selbstverständlich hat die Mineralölindustrie diese Folgen sehr aufmerksam beobachtet und durch weitere anorganische Zusätze versucht, das lästige Blei in irgendeiner Form aus dem Motor zu beseitigen. So wird nicht mehr reines Bleitetraäthyl, sondern TEL-Fluid zugesetzt, das neben TEL noch andere Verbindungen, vornehmlich Halogen-Kohlenwasserstoffe wie Äthylendichlorid und Äthylendibromid enthält. Sie sollen die Bildung von Bleioxyd verhindern und zur Bildung von flüchtigem Bleichlorid und Bleibromid führen, das mit den Auspuffgasen den Motor verläßt. Tatsächlich schmelzen diese Verbindungen bereits bei 400° C und sind bei den üblichen Auslaßtemperaturen dampfförmig,

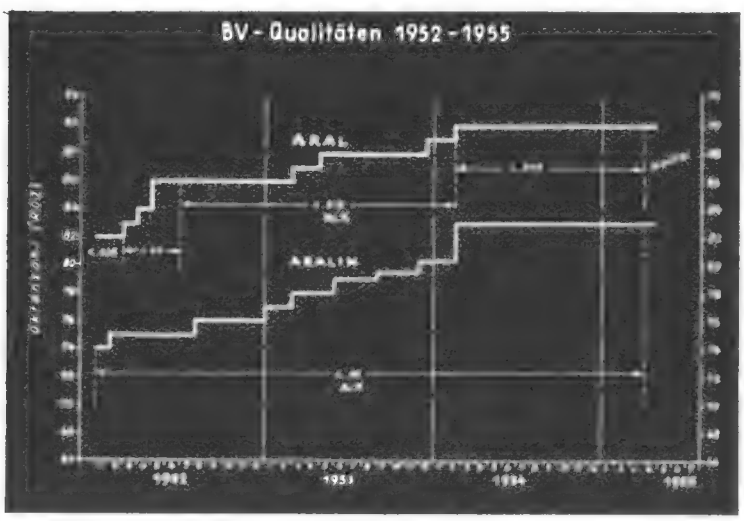
Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR

sodaß das Rechenexempel theoretisch aufgehen müßte. In der Praxis ist dem leider nicht immer so, vielmehr zeigt es sich, daß TEL und Halogene keineswegs in gleichmäßiger Menge in die einzelnen Zylinder gelangen. Es können also Halogene oder TEL überwiegen und ihre schädliche Wirkung ausüben, denn auch die ersteren sind nicht harmlos, führen sie doch zur Bildung von Bromwasserstoff und Chlorwasserstoff, die nur oberhalb von 65° C flüchtig sind, bei Kondensation in unterkühlten Motoren aber chemisch sehr angriffslustig sind und zu den gefürchteten Kaltstarterscheinungen Anlaß geben. So hat man im Ölsumpf Eisenchlorid und auf Eisenteilen Eisenoxydchlorid nachgewiesen — zweifellos eine Folge der (vorsichtshalber in Übermenge dem TEL beigemischten) Halogene.

So segensreich das Bleitetraäthyl die Entwicklung des Motors zum Hochleister und zur sparsamen Maschine gefördert hat, so ergab sich doch ein Rattenschwanz von Problemen, die dieser Entwicklung sehr hinderlich sind: starkes Schwanken des Motoroktanzahl-Bedarfs mit der Gebrauchsdauer, Kerzenschwierigkeiten, zusätzlicher Verschleiß durch chemisch aktive Beimengsel. Es ist, genau besehen, doch so, daß man dem Kraftstoff Zusätze beifügt, die man genau so künstlich (und dazuhin leider nur unvollkommen) wieder aus dem Motor entfernen muß. Daß die Mineralölindustrie um diese Folgen weiß, geht daraus hervor, daß sie mit Hilfe weiterer Kraftstoffzusätze, den sogenannten Additives, Blei und Halogenen erneut zu Leibe rückt. Voller Erfolg wäre, wenigstens theoretisch, beschieden, wenn man die Garantie hätte, daß jeder Zylinder drehzahl- und lastunabhängig gleiche Mengen an TEL, Halogenen und Wirkstoffen erhielte. Wer kann in einem so komplizierten Organismus wie einem Motor aber hierfür Garantie übernehmen?

Solange Blei in den Motor kommt, muß mit dessen Folgen gerechnet werden. Abhilfe kann einzig und allein dadurch erfolgen, daß die Qualität durch den Kraftstoff selbst garantiert wird. Das ist ein hohes Ziel und nicht so einfach zu verwirklichen, wie es niedergeschrieben wird. Die BV ARAL AG traf insofern auf günstige Vorbedingungen, als ihr Aral ja ein Gemisch aus Benzin und Benzol, also einem von Hause aus sehr klopffesten Kraftstoff, ist. Durch konsequente Verarbeitungs- und Veredelungsmethoden sowohl auf der Benzin- als auf der Benzolseite (benzolseitig durch katalytische Druckraffination, benzinseitig durch Hydrieren, Cracken, Polymerisieren und Reformieren über Platin) gelang es jetzt, die seither mit einem TEL-Zusatz von maximal 0,015 Volumprozenten erreichte Oktanzahl von 90 ROZ künftig ohne jede Bleibeimischung, rein auf Grund der hochveredelten Kraftstoffkomponenten, zu garantieren. Dieses Ziel wurde seit Anfang 1952 kontinuierlich verfolgt, was sich in einer laufenden Steigerung der Oktanzahl von 82 auf 90 ROZ und gleichzeitiger Absenkung des „Bleispiegels" von 0,035 auf 0% dokumentiert.

Ausgangsstoff für Benzol ist die Kohle; sein Anfall ist also eine Funktion der Kokerei-Kapazität, die heute mit 122 000 to/Tag als wieder voll ausgebaut anzusehen ist und jede frühere Kapazität in den Schatten stellt. Man geht dem Benzol zum Zwecke der Veredelung auch nicht mehr mit Schwefelsäure zuleibe, sondern bevorzugt die katalytische Hydrierung, bei der gleichzeitig Schwefelverbindungen und Harzbildner — im Motor recht schädliche Gesellen — restlos entfernt werden, so daß mit Benzol ein unerreicht reiner Kraftstoff zur Verfügung steht, und zwar schon 1955 in einer Rekordmenge von rd. 440 000 to, die zum größten Teil dem Kraftstoffsektor zufließen wird. Benzol hat mit 8500 kcal/l auch einen wesentlich höheren Heizwert als Benzin (7700 kcal/l), was sich in geringerem Verbrauch je Kilometer oder höherer Leistung ausdrücken muß; es vergast leichter als Benzin, was die Startfreudigkeit und das Beschleunigen verbessert. Die höhere Klopffestigkeit schont den Motor, das Fehlen von Blei, Schwefel und Harzbildnern hält den Motor sauber. So bedeutet denn die Nachricht, daß ab 21. März 1955 alle blauweißen Tanksäulen bleifreies Aral führen, über die Sensation hinaus einen echten technischen Fortschritt. Dem „vor Tropenkrankheiten auch ohne Impfen gefeiten Eskimo" in Bochum dürfte damit wohler sein als je zuvor. *bk.*



CHAMPION-Kerzen werden von 65% aller Kraftfahrer in der ganzen Welt wegen ihrer erwiesenen Vorteile bevorzugt.

- 5-Rippen-Isolator (U. S. Pat.)
- Zähes Elektrodenmaterial
- Sillment-Abdichtung (U. S. Pat.)

Durch all diese einmaligen technischen Voraussetzungen erhält Ihr Motor

- Startfreudigkeit
- Bessere Benzinausnutzung
- und höhere Leistung.

Mit einem Satz neuer CHAMPION-Zündkerzen leistet Ihr Motor bei gleichem Benzinverbrauch bis zu 10% mehr!

IN ALLER WELT

CHAMPION

MIT DER VOLLZÜNDUNG

Mach mal Pause

Je länger die Fahrt, desto öfter sollte man eine kleine Pause einschalten. Wenn die Augen ermüden, die Konzentration nachläßt, dann ist es Zeit: Anhalten, aussteigen und an einem gemütlichen Platz so recht bequem eine köstliche Flasche „Coca-Cola" trinken, das belebt,

und erfrischt geht's weiter!

DRINK Coca-Cola

„Coca-Cola" ist das Warenzeichen für das einzigartige koffeinhaltige Erfrischungsgetränk der Coca-Cola G.m.b.H., Essen

1108

SA3

Für eine Frühlingsfahrt ist die Cord-Jacke gerade richtig. Gefällt sie Ihnen? Auch der Rock ist aus dem neuen modischen Cordsamt. Es gibt ja jetzt so viele reizende Modelle aus Cord. Fragen Sie einmal danach in den Geschäften. Aber achten Sie darauf, daß es GARANTIE-CORD ist. Der Güte-Paß an jedem Kleidungsstück garantiert die gute Qualität.

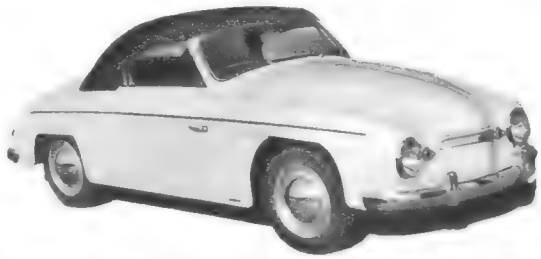
Vom RAL anerkanntes Gutezeichen für Fertigkleidung

GARANTIE-CORD wird hergestellt aus reiner Baumwolle unter ständiger Kontrolle der Gütezeichengemeinschaft Cord e.V., Bocholt.

Rometsch Das neue rundverglaste

Spezial Sport Coupé Mod. 55 und Cabriolets

auf original VW-Export-Chassis baut und liefert



KAROSSERIE FRIEDRICH ROMETSCH

Berlin-Halensee · Nestorstraße 14 · Telefon 97 70 29

Ausgezeichnet mit in- und ausländischen Goldmedaillen

Steuer, Recht, Versicherung

Berufsverbot darf nur im Urteil ausgesprochen werden

Das Florieren des Handels mit gebrauchten Kraftfahrzeugen gibt leider betrügerischen Elementen immer wieder Gelegenheit, ahnungslose Käufer hereinzulegen. Die seriösen Kraftfahrzeughändler und ihre Berufsverbände wenden sich mit aller Schärfe gegen derartige Außenseiter. Im Zeichen der Gewerbefreiheit kann ihnen jedoch das Handwerk nur von den Gerichten gelegt werden. Das Oberlandesgericht Hamm hat sich in einer Entscheidung (1 Ws 170/54) mit der Frage beschäftigt, ob im Falle einer Verurteilung wegen Betrugs beim Handel mit Kraftfahrzeugen ein zeitlich beschränktes Berufsverbot als Bedingung für die Bewährungszeit auferlegt werden kann. Aus juristischen Erwägungen haben die Richter in Hamm diese Frage verneint.

Die Möglichkeit eines Berufsverbots bestehe nur, so entschied das Oberlandesgericht Hamm, unter den Voraussetzungen des § 42, 1 des Strafgesetzbuches und müsse im Urteil selbst ausgesprochen werden, nicht im Beschluß. Nach der entsprechenden Vorschrift des Srafgesetzbuches ist ein Berufsverbot an bestimmte scharfe Voraussetzungen geknüpft, die nicht dadurch umgangen werden dürften, daß man den „bedingten Straferlaß" von einem Berufsverbot abhängig macht. „Mangels einer zweifelsfreien gesetzlichen Grundlage kann es nicht als zulässig erachtet werden, ein durch Urteil nicht ausgesprochenes und nicht mehr aussprechbares Berufsverbot auf dem Umweg über eine Auflage für die Strafaussetzung zur Bewährung zu verhängen. Dies gilt auch dann, wenn das Berufsverbot im Einzelfall zweckmäßig erscheinen mag." Dr. G.

Bundesbahn muß mit Stürmen rechnen

Den Schreck seines Lebens erlebte ein Kraftfahrer, der in einer stürmischen Nacht bei geöffneten Schranken über einen bewachten Bahnübergang fuhr. Aus dem Dunkel der Nacht rollte nämlich ein Güterwagen auf ihn zu. Es kam zu einem Zusammenstoß, bei dem das Fahrzeug des Kraftfahrers schwer beschädigt wurde. Der Unfall hatte sich dadurch ereignet, daß der ungesichert abgestellte Güterwagen von dem Sturm in Bewegung gesetzt worden und dann auf dem leicht abschüssigen Gleis in Fahrt gekommen war. Der Kraftfahrer klagte gegen die Bundesbahn auf Schadenersatz. In erster Instanz gab ihm das Landgericht in vollem Umfang recht. Das Oberlandesgericht Neustadt an der Weinstraße dagegen kürzte seinen Ersatzanspruch auf die Hälfte (1 U 41/54). Zwar hafte die Bundesbahn dafür, daß der entgegen den Vorschriften nur mit einigen zufällig herumliegenden Holzstücken vor dem Abrollen gesicherte Güterwagen ins Rollen gekommen sei, ohne die Möglichkeit zu haben, sich im Hinblick auf den Sturm auf „höhere Gewalt" zu berufen. Mit dem Auftreten von solchen Sturmböen müsse jederzeit gerechnet werden.

Aber, und damit begründete das Oberlandesgericht die Kürzung des Schadenersatzanspruchs, auch der Kraftfahrer habe den Beweis nicht führen können, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden mitverursacht worden sei. Er habe nämlich nicht beweisen können, daß er jede „mögliche und zumutbare Aufmerksamkeit und Sorgfaltspflicht, durch die der Unfall hätte vermieden oder in seinen Folgen abgeschwächt werden können, beobachtet hat". Eine Teilung des Schadens sei gerechtfertigt. Die Bundesbahn habe dem Straßenverkehr ein ungewöhnliches und gefährliches Hindernis bereitet. Dem stehe auf der anderen Seite das vermutete und nicht widerlegte eigene Verschulden des Kraftfahrers und die „Betriebsgefahr seines Kraftfahrzeuges" gegenüber. Dr. G.

Aufschlußreicher Versicherungsprozeß

Bei Kraftfahrzeugdiebstählen kommt es nicht selten zwischen dem geschädigten Kraftfahrzeugeigentümer und seiner Versicherung zu Differenzen über die Höhe der Entschädigungssumme. Da das Fahrzeug nicht mehr besichtigt und geschätzt werden kann, ist eine der wichtigsten Grundlagen zur Errechnung des Tageswertes im Zeitpunkt des Diebstahls der Kaufvertrag. Das Landgericht München hat in einem Urteil (13 0 259/54) entschieden, daß der Kraftfahrzeugbesitzer seinen Versicherungsanspruch verwirkt, wenn er der Versicherungsgesellschaft einen Kaufvertrag mit einem unwahren Kaufpreis vorlegt.

Ein Kraftfahrzeugbesitzer hatte aus steuerlichen Gründen beim Erwerb seines Fahrzeuges, das ihm später gestohlen wurde, einen höheren Preis eingesetzt als

Das ist sie - die neue Vespa 150

die jetzt bei Messerschmitt in Regensburg in italienischer Originalausführung gebaut wird.
Der 150 ccm-Zweitaktmotor zeichnet sich durch ein starkes Kraftmoment und durch verblüffendes Anzugsvermögen aus. Sie erreicht eine Spitze von ca. 80 km/Std.
In ästhetischer Hinsicht ist die schnittige Linie noch weiter verbessert worden. Die Auslagen der Motor- und Werkzeugkastenverschalung sind geringer gehalten, der Scheinwerfer hat eine neue, elegante Form bekommen. Das Fahrgestell wurde entsprechend der höheren Motor- und Fahrleistung versteift.
Preis der neuen Vespa DM 1575.- ab Werk

MESSERSCHMITT

VESPA MESSERSCHMITT GMBH REGENSBURG Prüfeningerstraße 161v

den in Wirklichkeit bezahlten. Diesen Kaufvertrag hatte er der Versicherung vorgelegt, ohne sofort darauf hinzuweisen, daß er tatsächlich aber den angegebenen Kaufpreis nicht bezahlt hatte. „Durch dieses Verhalten hat der Kläger seine Aufklärungspflicht gegenüber der Versicherungsgesellschaft verletzt und dadurch seinen Anspruch auf Ersatz des entstandenen Schadens verwirkt", entschied das Münchener Gericht. Als Folge davon wurde die Klage des bestohlenen Kraftfahrzeugeigentümers gegen seine Versicherung auf Schadenersatz abgewiesen. Zum Verlust seines Fahrzeuges kommen jetzt noch die Kosten des Prozesses.

Dr. G.

Schmuggel-Benzin im Reservekanister!

Kürzlich ist bekannt geworden, daß Kraftfahrer bei Reisen nach Holland zuweilen vor der Ausreise Reserve-Kraftstoffbehälter mit Wasser füllen, darauf etwas Benzin zur Täuschung der Zollabfertigungsbeamten gießen und sich für diese Mengen bei den Grenzübergangsstellen Tankausweise ausstellen lassen. Nach Weggießen des Wassers sollen die Kraftfahrer in Holland die Behälter mit dem dort weitaus billigeren Benzin füllen, das dann mit Hilfe der Tankausweise abgabenfrei eingeführt wird.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß keine Möglichkeit besteht, Betriebsstoffe in Vorratsbehältern zollfrei zu belassen. Die Zollbefreiung nach § 69 (1) Ziffer 33 Zollgesetz, § 134 (1) Ziffer 1 Allgemeine Zollordnung ist an die Voraussetzung geknüpft, daß sich der Kraftstoff bei der Einfuhr in dem unmittelbar (durch dauernde Zuleitung) mit dem Motor verbundenen Kraftstoffbehälter (Hauptbehälter) befindet. Der BdF-Erlaß vom 21. März 1952 — III Z 2281 — 33/51 (Bundeszollblatt 1951 S. 627) hat diese Auslegung ausdrücklich bestätigt. Eine Ausnahme besteht lediglich nach § 134 (1) Ziffer 3 Allgemeine Zollordnung für das in Vorratsbehältern befindliche Schmieröl und Schmierfett im Rohgewicht von je 1 kg. Die Grenzzollstellen wurden auf diesen Sachverhalt kürzlich besonders hingewiesen.

Z.

Wann sind Kosten für mitreisende Familienangehörige Betriebsausgaben?

Neuerdings haben sich mehrere Oberfinanzdirektionen mit der Frage beschäftigt, unter welchen Voraussetzungen die Aufwendungen für mitreisende Familienangehörige bei der Einkommensteuer als Betriebsausgaben abzugsfähig sind.

So hat die OFD Frankfurt mit Verfügung vom 22. 12. 1954 sich zu der Frage, unter welchen Voraussetzungen Reisekosten für die mitreisende Ehefrau als Betriebsausgaben anerkannt werden können, wie folgt geäußert:

Die Frage, ob für eine Ehefrau, die ihren Ehemann auf geschäftlichen Reisen begleitet, die Reisekosten als Betriebsausgaben anzuerkennen sind, kann hiernach grundsätzlich nur nach Lage der Verhältnisse des Einzelfalles entschieden werden. Ein Abzug der Reisekosten für die Ehefrau ist nur dann anzuerkennen, wenn ihre Mitreise aus zwingenden betrieblichen Gründen erforderlich ist. Dabei ist ein strenger Maßstab anzulegen. Die zwingenden betrieblichen Gründe sind nachzuweisen bzw. glaubhaft zu machen. Als solche Gründe kommen z. B. in Betracht Körperbeschädigung des Ehemannes; weiterhin ist es möglich, daß die Ehefrau als Dolmetscherin bei Auslandsreisen eingesetzt wird; fernerhin kommt in Frage z. B., daß die Ehefrau durch ihre Mithilfe bei Messen und Ausstellungen eine fremde Kraft ersetzt.

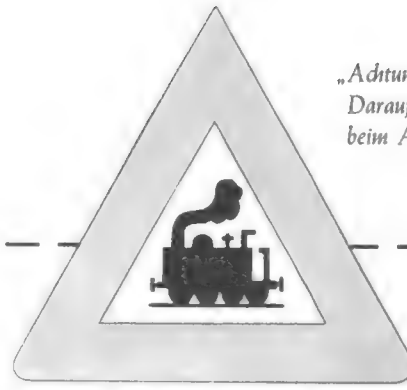
Liegen hiernach die Voraussetzungen für die Abzugsfähigkeit vor, so bemißt sich der Pauschbetrag für Verpflegung nach der Höhe der Einkünfte aus Gewerbebetrieb oder selbständiger Arbeit des Ehemanns.

In ähnlicher Weise hat sich eine Verfügung der OFD Hamburg vom 28. 10. 54 mit der Frage befaßt, wann die Aufwendungen für Familienangehörige als Reisebegleiter abzugsfähig sind.

Hat hiernach ein mit dem Steuerpflichtigen gemeinsam veranlagter Angehöriger diesen auf einer Geschäftsreise begleitet, so können für ihn die Aufwendungen in gleicher Weise wie für den Steuerpflichtigen selbst als Betriebsausgaben geltend gemacht werden. Ebenso können die gleichen Pauschsätze für die Verpflegungskosten, die dem Steuerpflichtigen zustehen, in Anspruch genommen werden, wenn die Teilnahme aus betrieblichen Gründen notwendig war, was ausreichend glaubhaft gemacht werden muß. Diese Voraussetzungen sind z. B. gegeben, wenn die Ehefrau mit zur Messe fährt, um in Abwesenheit des Mannes den Stand zu betreuen; ebenso dann, wenn die 17jährige Tochter den körperbehinderten Vater zu einer wichtigen geschäftlichen Besprechung begleitet.

Die Anerkennung der vollen Kosten und vor allem der Pauschsätze soll jedoch dann versagt werden, wenn die Reisekosten einen unverhältnismäßig hohen Teil des Gewinnes aufbrauchen würden und daher ihre Geltendmachung zu einer unrichtigen Besteuerung führen würde.

Dr. H.



„Achtung — ! Aufpassen — !"
Darauf kommt's
beim Autofahren an.

„Achtung — ! Aufpassen — !"

möchten auch wir sagen.
Wenn die Konzentration
nachläßt. Wenn man merkt,
daß man müde wird.
Dann genügen einige
Täfelchen Dextro-Energen,
der reine Traubenzucker.
Schnell ist man wieder auf
der Höhe. Denn —

Dextro-Energen hält Dich am Steuer frisch!

DEXTRO-ENERGEN GIBT ES IN APOTHEKEN, DROGERIEN UND REFORMHÄUSERN

PARIS mit dem richtigen Führer heißt doppelte Erlebnisfreude!

Kl. illustrierter Paris-Führer mit Umgebung, deutsch (mit Restaurants, Cafés etc.). Photos, Plänen ..... DM 2.90

Blauer Führer / **Eine Woche in Paris und ein Tag in Versailles**, deutsch
Der ausführliche Führer, mit Photos und Plänen, Vergnügungslokalen etc. DM 6.50

Paris-Stadtplan mehrfarbig, mit Monumenten .. DM 1.40

dazu gehört: die gute Karte

K - F-Autokarte Frankreich 1:1 Mill. mit Campingplätzen ..... DM 4.80

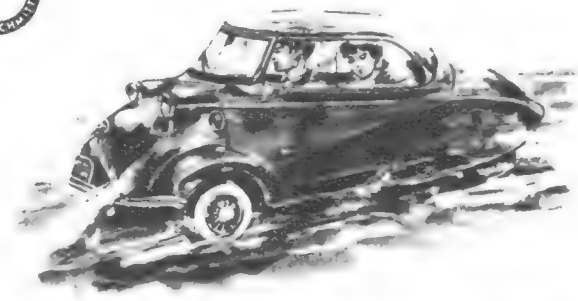
ZUMSTEINS LANDKARTENHAUS MÜNCHEN 22 - Thierschstraße 11 - Tel. 22139

neue kabinenrollerpreise

MESSERSCHMITT KR 175
mit E-Anlasser DM 2125.-

MESSERSCHMITT KR 175
mit E-Anlasser, E-Scheibenwischer und Rückwärtsgang DM 2195.-

MESSERSCHMITT KR 200
Standard DM 2550.-
Export Aufpreis DM 150.-



MESSERSCHMITT KR 200

RSM MESSERSCHMITTWERK REGENSBURG 161

Im guten Fachhandel erhältlich

VISKOVITA

... der Schwamm für „strahlende" Wagen: schont und pflegt, wäscht und ledert

Das ist die Spezial Regenbrille

Ein neues IDEAL Erzeugnis

Rennerprobt! - Verblüffende Wirkung - Stets klarer Durchblick auch bei stärkstem Regen und Schneetreiben

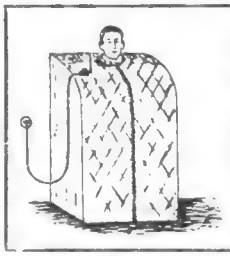
Lassen Sie sich bei Ihrem Händler auch die neue **Spezial-Vollsichtbrille für Brillenträger** zeigen.

GUSTAV EICHENWALD
SCHUTZBRILLENFABRIK
NEUSS / HAFEN

WERKSTATTHALLEN

Garagen - Lilibox-Garagen
Fahrrad- u. Motorradständer

SIEGENER AKT.-GES.
GEISWEID i. W. POSTFACH 13



Heim-Sauna „FAVORIT"

SAUNA, seit Jahrzehnten der Begriff für Gesundheit, Schaffenskraft, Lebensfreude, Erfolg.
SAUNA „FAVORIT": bequem, unabhängig, unverwüstlich. 3 Schaltstufen, Infrarot-Strahler, trocken und Dampf. Bewährt bei Erkältung, Rheuma, Ischias, Fettsucht, Managerkrankheit, Kreislaufstörung etc., ca. 6 Pf. je Bad.
Zusammenlegbar. Auf Wunsch 8 Tage zur Ansicht.
Angebot und Aufklärung unverbindlich durch
Heim-Sauna „Favorit", Baden-Baden, Postfach 247

Die atmende Autohülle

für Moped - Roller - Krad und Wagen

Katte Hamburg 1, Norderstraße 87, Ruf 246964

Für schöne **Frühlingstage** schnell ein **Germania-Boot und Zelt**

Günstige Gelegenheitskäufe.
Prosp. kostenlos!

Germania-Faltbootwerft, Neckarzimmern B 66

Ich sage Ihnen alles mit Humor!

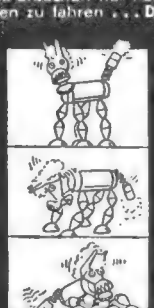
Zu jeder Zeit zeige ich Ihnen an:

- ob Ihr Motor in Ordnung ist
- ob Sie rechtzeitig schalten
- ob Sie auch wirtschaftlich fahren.

Ich warne Sie sofort, wenn etwas an Ihrem Motor nicht in Ordnung ist.

Mit meiner Hilfe sparen Sie 10 — 20% Benzin und viele unnötige Reparaturkosten!

Sie brauchen nur nach meinen Stellungen zu fahren ... Das ist alles!



Mein Fahrer spart Benzin und schont seinen Motor.

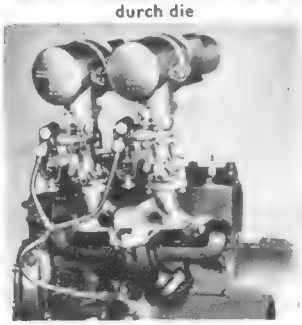
Achtung! Grenze der wirtschaftlichen Fahrweise.

O weh ... mein Fahrer hat zuviel Geld und verschwendet Benzin!

Fragen Sie Ihren Fachhändler! Kostenloser Prospekt und Bezugsquellennachweis durch:

Alleinverkauf: Motor Company Frankfurt / a. Main - Adalbertstraße 31

Ihr Ford-Taunus 12 M leistet mehr
durch die



2-VERGASER-EXPRESS-ANLAGE

AUTOTECHNIK KG
Hannover - Postfach 3030
Div. 2-Vergaser-Expreß-Anlagen auf Anfrage

Eine Gewissensfrage, ob Sie in Ihrem Wagen, auf Reisen, beim Sport und Camping Verbandszeug, Medikamente für Erste Hilfe und die kleinen Helfer für die alltäglichen Gebrechen mitführen.

Die Neuheit

Clix

- Der Helfer in kleinen Nöten -

paart Zweckmäßigkeit, Formschönheit, Annehmlichkeit und Haltbarkeit. Der Inhalt ist aus der Praxis auf engstem Raum für all jene mißlichen Fälle zusammengestellt. Nach Aufbrauch in jeder Apotheke nachzufüllen.

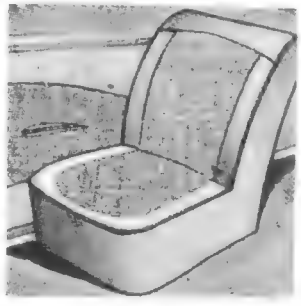
CLIX S: Effektoberfläche lackiert mit einfachem Inhalt DM 5.70
CLIX P: Plastikbezug (abwaschbar) mit erweitertem Inhalt DM 7.90
CLIX L: Ia Saffian-Lederbezug mit erweitertem Inhalt DM 9.50

zuzüglich Versandporto.

Lieferung per Nachnahme oder Vorauskasse - Postscheck Nürnberg Nr. 15549. Rückgaberecht bei Nichtgefallen!

Herbert Walter, Marktredwitz/Bay.-A, Fach 66
Illustrierter Farbprospekt gratis!

Autopolster-Schonbezüge
„FAMOS"
für alle alten und neuen Fahrzeugtypen



Friedrich Eggestein KG
Autozubehörfabrik
Vorsfelde i. Brschwg. b. Wolfsburg

Unentbehrlich!

Ing. Helmut Scheuerle,

Spezial-Elektro-Schaltpläne für Kraftfahrzeuge

130 Pläne für Personenwagen, Lastkraftwagen, Omnibusse, Schlepper und Motorräder nach dem neuesten Stande und den noch gängigen Vorkriegsfahrzeugen 297×210 mm groß, in stabilem Ordner . . . . . **DM 26,60**

MOTOR-PRESSE-VERLAG GmbH., Stuttgart, Postfach 1042

Neue Bücher

The Grand Prix Car

Von Laurence Pomeroy, FRSA., MSAE. Zweiter Band. Herausgegeben von Motor Racing Publications Ltd., Vertrieb: Temple Press Ltd., Bowling Green Lane, London, E. C. 1. 344 Seiten im Großformat mit 158 Abbildungen, Ganzleinen 75/— (ca. DM 45.—).

Der erste Band von Pomeroys längst berühmt gewordenem Grand Prix Car, der die Rennwagengeschichte von ihren Anfängen bis 1939 darstellt und Detailbeschreibungen von 17 klassisch gewordenen Rennwagen mit durchweg großartigen Zeichnungen enthält, entstand während des Krieges und war eine Tat. Das Buch ist zur Bibel aller jener geworden, die professionell oder aus Begeisterung mit dem Bau von Rennwagen zu tun haben. Inzwischen ist nun der zweite Band des Grand Prix Car herausgekommen, der die Nachkriegsära der Formel 1 und 2 umfaßt, also die 1,5 Liter-Kompressor- und die 4,5 Liter- bzw. 2 Liter-Saugmotor-Rennwagen. Er enthält nicht nur detaillierte Beschreibungen so berühmter Typen wie der Alfa Romeo 158/9-, Ferrari- und Maserati-Modelle, sondern auch solche der nie oder kaum zum Einsatz gekommenen Porsche-Cisitalia, Arsenal CTA und BRM. Von diesen insgesamt 17 technischen Biographien abgesehen, die allein schon auch diesem zweiten Band seinen Wert geben würden, untersucht Pomeroy in einer großen Analyse den Einfluß der Wagenkonstruktionen auf die gefahrenen Rundendurchschnitte in den letzten 50 Jahren, wobei er als Vergleichsbasis den Renault von 1906 mit der Indexziffer 100 heranzieht — eine äußerst interessante, wenn auch nicht durchweg bedenkenlos hinzunehmende Studie. Hierbei kommt es auch zu einer Reihe von Wiederholungen aus dem 1. Band. Dagegen ist die Aufzeigung der Entwicklungstendenzen im Rennwagenbau von 1906 bis 1950, die 14 Kapitel umfaßt, und die Zusammenstellung der technischen Daten von 72 berühmten Rennwagen äußerst wertvoll. In dem dicken, sehr schön aufgemachten Band steckt ebensoviel Arbeit wie Wissen, es enthält eine überwältigende Masse rennstatistischen Materials und zeigt aus überlegener Schau Zusammenhänge auf, deren Darlegung vielleicht Pomeroys größtes Verdienst ist. Die technischen Zeichnungen und Schnitte von Creswell, Page u. a. sind über jedes Lob erhaben. W.

Beyond Expectation: the Volkswagen Story

von K. B. Hopfinger. Verlag G. T. Foulis & Co. Ltd. 7, Milford Lane, Strand, London WC 2. In Ganzleinen mit Abbildungen 15/—.

„Jenseits jeder Voraussicht" nennt der (ehemals österreichische) englische Autor Hopfinger sein Buch über den Volkswagen und dessen Erfolg. Nachdem es im Spätherbst 1954 erschienen war, machten angesehene Autozeitschriften Englands und des Kontinents diesem Buch erstaunliche Elogen, und ein Blatt verstieg sich sogar zu der Feststellung, es seien so viele Interna und inside stories darin enthalten, daß es in Deutschland niemals hätte erscheinen können.

Nach sehr genauer vergleichender Lektüre läßt sich zu Hopfingers Buch folgendes sagen: Die Tatsache, daß ein vor nahezu einem Vierteljahrhundert konzipierter Wagen noch heute ein Bestseller ist, der mit über 1000 Stück pro Tag gebaut wird und die europäischen Exportmärkte beherrscht, ist interessant genug, um auch der englischsprechenden Welt in ihren Hintergründen erzählt zu werden. Mr. Hopfinger, der deutschen Autoindustrie übrigens kein Unbekannter, machte sich dies (und die beiden zum Thema vorliegenden Bücher) zunutze und schrieb weniger eine Volkswagen- als vielmehr eine Porsche-Geschichte, deren einziges Positivum ist, daß sie durchaus positiv ist. Bei ihrer Lektüre fragt man sich schon nach den ersten Seiten: das kennst du doch, das hast du doch schon einmal gelesen. Der Vergleich mit Quints „Porsche — der Weg eines Zeitalters" zeigt dann sehr rasch, woher man es kennt. Die Übereinstimmung ist evident. Findet man bei vergleichender Lektüre in „Beyond Expectation" Einzelheiten (von einer Reihe technischer Fehler ganz abgesehen), die Quints Buch nicht enthält, und kommt schon beinahe zu der Auffassung, Mr. Hopfinger habe vielleicht doch eigene Quellenforschung betrieben, so braucht man nur Mönnichs „Autostadt" heranzuziehen, um zu erkennen, wo die weitere Quelle liegt.

Insofern stellt das englische Buch nichts anderes als einen schlechten zweiten Aufguß, einen verwässerten Cocktail ohne spezifischen Geschmack dar. Mr. Hopfinger, MSAE., MSIA., war sogar instinktlos genug, Quintenbergs in der 1. Auflage enthaltenen gravierenden Fehler, nämlich die Angelegenheit Porsche—BMW, unbesehen in sein Machwerk zu übernehmen.

Sein Buch hätte in Deutschland tatsächlich nicht erscheinen können. W.

Deutsche Motorräder, Motorroller, Mopeds 1955

herausgegeben von der Zweirad-Gesellschaft mbH., Frankfurt a. M. im Motor-Presse-Verlag GmbH., Stuttgart, 156 Seiten mit zahlreichen Bildern, brosch. DM 3.—.

Dieses Buch, das 1954 erstmalig erschien und hauptsächlich den unmittelbaren Geschäftsfreunden der Zweiradindustrie zugedacht war, hat solchen Anklang gefunden, daß die diesjährige Ausgabe nun auch im Buch- und Zeitschriftenhandel zum Verkauf gelangt. Neben den Markenbesprechungen werden auch grundsätzliche Fragen der Motorradtechnik behandelt. Der Preis ist wirklich volkstümlich.

. . . mit Heinzelmännchen so bequem

Umschau-Verlag, Frankfurt a. M., 1954, 16 Seiten, 20,5 × 17,5 cm, DM —.50.

Es war eine recht glückliche Idee, in einer Zeit, wo der gesamte Kraftverkehr eine gewaltige Bewährungsprobe zu bestehen hat, auf die Bedeutung des Güterkraftverkehrs aufklärend hinzuweisen. Noch hat ja die Bevölkerung längst nicht im erforderlichen Maße begriffen, wie stark die geplanten Steuermehrbelastungen des Kraftverkehrs auch in ihr Leben eingreifen würden, obwohl sie zunächst als Bundesbahn- und Straßenbahnbenützer überhaupt nicht davon betroffen scheint. Gütertransport ohne Kraftfahrzeug ist heute schon nicht mehr denkbar, denn auch die Schiene bedarf des Lastwagens, um die Ware vom Bahnhof zum Händler zu bringen. Die sehr hübsch aufgemachte, launig illustrierte Broschüre bringt das wohlgelungen zum Ausdruck. Ernährung und Wohnung als die unabdingbaren Voraussetzungen für das tägliche Leben sind mit dem Lastwagen so eng verknüpft, daß jedes Beschneiden seiner Einsatzmöglichkeiten auch den Durchschnittsbürger treffen muß. bk.

Liegt in Ihrem „Erste-Hilfe-Kasten" auch „Hansaplast"? Kleine Verletzungen sind oft unvermeidbar. „Hansaplast" wirkt „hochbakterizid"

Hansaplast
Wund-Schnellverband

ORIGINAL Beiersdorf PFLASTER

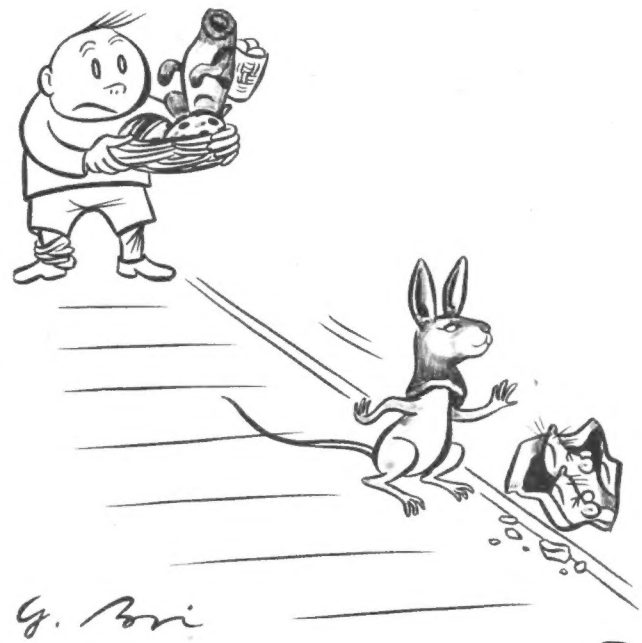
DREVO

Die dauernd plastische, luft- und wasserdichte

FEDERSCHUTZ-GAMASCHE für Ihr Auto

Unübertroffen in Preis, Einfachheit und Zuverlässigkeit. Erstklassige Referenzen. Verlangen Sie Preis und Prospekte.

DIPL.-ING. DR. E. VOGELSANG
REITZENSTEINSTR. 5 RECKLINGHAUSEN FERNRUF 2665



...DARAUF EINEN Dujardin

Den Weg ins Ausland ebnet
Der Export-Markt
mit seiner Spezialausgabe für Fahrzeuge, Landmaschinen und Zubehör
Vogel-Verlag, Coburg/Bayern

Trink **Franklin Tee** und eins, zwei, drei fühlst du dich wieder wohl und frei!
Der weltbekannte Franklin Tee ein bewährtes Blutreinigungsmittel, macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

RHEINLAND-STAHLGARAGEN

ab DM 30,- monatl.
Abzhlg. keine Wechsel
FRIEDRICH HUBERT GAERNER K.G. · DUISBURG 6

AUTOMOBIL-REVUE
Katalognummer **Genfer Autosalon 1955**
Die bekannte jährliche Publikation über die PKW-Produktion der ganzen Welt.
Mit genauen technischen Angaben über alle Modelle.
Über 250 Seiten, reich illustriert, Großformat DM 6.50
HALLWAG-VERLAG · STUTTGART 13 · SPITTLERSTR. 8

Freiw. Auto-Versteigerung
(gebrauchte Kfz. aller Marken und Preise)
nächsten Dienstag, 11 und 16 Uhr
Besichtigung und Nachverkauf täglich
(4) H. Bauer, Kfz.-Versteigerer, Frankfurt/M.-Süd, Ziegelhüttenweg 37 - Ruf 65414

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW 327, CABRIOLET, blau/schwarz
55 PS, 2/2 Sitze, Original-BMW-Austauschmaschine, 20000 km, Getriebe generalüberholt, Fahrzeug: Bestzust., Heizung, Radio, DM 4200.—, bar zu verkaufen.
Angebote unter 4833 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1722/1251

BMW 2 l, 3 Vergaser, 2sitz. Sport-Coupé, generalüberholt, zu verk. oder gegen VW zu tauschen. H. Meier, Wuppertal-Barmen, Ferd.-Thun-Straße 25. 1721/1251

Liebhaberstück! BMW 2 l Sport-Cabriolet, 55 PS, 2 Sitze mit Notbank, moderne Form, für DM 3500.— zu verkaufen. Angeb. an Aug. Richter, Mettingen b. Osnabrück, Wiehe Nr. 56. 1724/1251

Suche 1,5 l BMW Sport- oder Rennmotor sowie ein Ausschlachtfahrzeug BMW 315 oder 319 Sport. W. Radinger, Neusäß b. Augsburg, Augsb. Str. 7. 1725/1251

FIAT

Fiat 1900, maron-metallisé, bestens gepflegt, von Liebhaber allein gefahren, 60000 km, Maschine überholt u. einwandfrei, aus besond. Gründen bei günst. Preis zu verkaufen. Angeb. unt. Chiffre 4849 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 1749/1253

Suche 1900 A, Typ Grand Luxe bzw. Grand Vue. Ang. m. genauen Details erb. u. Chiffre 4850 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 1751/1253

FORD

Ford Sport-Cabriolet, Leichtmetallkarosserie, Motor 12000 km, Reifen 80%, Radio, aus erst. Hd., tadellos. Zust., verk. Th. Mülhaupt, Eltmann a. M. 1726/1251

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1727/1251

NSU-FIAT

Verkaufe an Bastler oder zum Ausschlachten NSU/Fiat 500 ccm Topolino, Bauj. 37, Karosserie- u. Getriebeschaden, Motor überholt, Preis DM 500.—. Anfragen unter 4835 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1728/1251

PEUGEOT

Peugeot
Gen.-Vertr. W. Hagen, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1719/1251

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Lüneburger Heide

Schierhorn / Nordheide
„Zum Naturschutzpark", Bes. R. Henk, Ruf: Holm-Seppensen 134 - 40 km v. Hamburg über Hittfeld - Jesteburg - Lüllau. Die preiswerte gute Küche, Veranda, gr. schattiger Garten.

Oberbayern

Mittenwald
der hochalpine Ferienplatz am Karwendelgebirge. Zentr. Ausgangsp. f. Autotouren zu den schönsten Plätzen Südbayerns, Tirols und der Dolomiten.

Mittenwald
Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. A.D.A.C.-Vertragshotel

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München
Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz.
Josepha Warzlberger

Schwarzwald

Schluchsee
Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Wildbad
Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Italien

Fasano/Gardasee
Hotel Centrale Fasano - ein sehr gepfl. Haus, in dem sich der deutsche Gast wohlfühlt.

Lido Venedig
Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rom
Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee
Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51-11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.
Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck
Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen
Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten
Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher

La Villa, Val Badia
Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules
Gasth. Stafler, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran
Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m
Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno
Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena
Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

PORSCHE

Suche gebr. Porsche 1,1 bis 1,3 l, mögl. Cabrio (auch älteres Modell). Genaue Angaben über Baujahr, km-Stand, Zustand und Preis und evtl. Zahlungserleichterungen erbeten. Angebote unter 4836 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1729/1251

Porsche 1300, Dez. 52, Synchron, weinrot, Radio, innen Leder, 45 000 km, unfallfrei, erstklassig gepflegt, für DM 6500.— Barzahlung zu verkaufen. Anfragen unter 4837 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1730/1251

Porsche 1500 Super Coupé, 1954, eben eingef., 180 km Spitze, m. vielen Extras, unfallfrei, zugel., verst., bis Nov. 55 teilk. vers. (metallsilb.) verk. günst. (evtl. Teilfinanz.). Angeb. unter 4838 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1731/1251

Grünes Porsche-Coupé 1500 Synchron, 35 000 km, mit erstklassiger Ausstattung, für DM 7700.— zu verkaufen. VW Synchron oder M 12 wird in Zahlung genommen. Anfragen unter 4839 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1732/1252

RENNWAGEN

Formel III-Rennwagen zu verkaufen od. geg. VW zu tauschen. Fred Bayerl, Stuttg., Werastr. 30. 1747/1253

STUDEBAKER

STUDEBAKER
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile Krefeld. Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1720/1251

VW

Für Liebhaber! VW-Exp. schwarz, Ia Zustand, Dez. 53, m. Porsche-Motor 1,3, 16 000 km, zu verk. Anfr.: Hch. See, Aschaffenburg, Zobelstr. 11, Tel. 20 49. 1750/1253

Kaufe VW-Motor 1131 od. 1192, überh.-bed., auch Teile davon. Angebote unter 4840 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1733/1252

VW Rometsch, silberblaues Cabriolet, ohne Unfall, mit Liegesitz, grauer Lederpolsterung, Radio, mit viel Chrom, in bestem Zustand zu verkaufen. Hans Fischhaber, Bad Tölz, Nockergasse 14. 1734/1252

VW Sport-2-Sitzer, nur für Sportliebhaber, 18 000 km gelaufen, bis 155 km Geschw., verk. oder Tausch mit Ausgl. gegen 750 ccm DKW Cabrio F 8. Angebote unter 4841 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1735/1252

VERSCHIEDENE

Sportzweisitzer gesucht, bis 1000 ccm, auch rep.-bedürftig, sowie älteres Modell. Angebote unter 4842 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1736/1252

BMW 500 ccm, neu, km-Stand 3500, mit allen Schik., unfallfrei, weg. Ansch. eines Wagens zu DM 2200.— abzugeb. (Teilz. mögl.) Anfr. u. 4847 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 1746/1253

* STELLENANGEBOTE *

Motor Mechanic Required

by Transport Contractors in London, England. Only a person with good experience of petrol and diesel commercial vehicles should apply. Some knowledge of English is required.

Mrss. M. Heaslip
12, Newland Street
Silvertown, London E 16

1745/1253

* STELLENGESUCHE *

Jung-Verkäufer-Stellung gesucht von Kfm.-Angestellt. (24, ledig). Lehre in Kfz.-Groß- u. Einzelhandelsfirma absolviert, mit 1 abgeschlossen. Hamburg bevorzugt. Angebote unter 4843 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1737/1252

Kraftfahrer sucht Dauerstellung! Welches Industrieunternehmen oder welcher Privatunternehmer legt noch Wert auf langjährige Berufserfahrung, Zuverlässigkeit und Verantwortungsbewußtsein? Bin 45 Jahre alt, verheiratet, ohne Kinder, Kfz.-Handwerker, 25jähr. unfallfreie Fahrpraxis bei durchschnittlich 60 000 km Jahresleistung, als PKW-Fern- u. Busfahrer im In- und Ausland. Erwünscht ist Stellung mit Wohnung als Reise-PKW-Fahrer oder Reklame- oder Ausstellungs-LKW-Fahrer (Spezialist für Gaubschat-Züge). Bin in unkündbarer Behördenstellung und wünsche mich zu verändern. Angebote unter 4844 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1738/1252

* PACHT U. BETEILIGUNG *

Tankstelle an guter Verkehrslage zu kaufen oder pachten gesucht, möglichst mit ausreichenden Räumen für Ersatzteilhandel. Angebote unter 4851 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1752/1253

* VERSCHIEDENES *

Wer sucht befähigten Beifahrer für Rallyes? Bewerber- und Fahrerlizenz 1955 vorhanden. Suche evtl. auch Beifahrer für eig. Wagen (Peugeot 203). Näh. dch. Ernst-August Nienstedt, Güdingen (Saargebiet). 1739/1252

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste Fahrlehrerausbildung
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT," Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1740/1252

1 Kreuzkopf-Wagenheber, 2,5 bis 5 to Tragfähigkeit, 1500 mm Hub, 1 elektr. Wasserdruckpumpe (Flügel) 10—15 atü, komplett, für Tankstellenbetrieb zu kaufen gesucht. Angebote unter 4846 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1743/1252

Gabelschlüssel,
Chrom-Vanadium-Stahl
5 7 9 10 12teil.
6–15 –9 –23 –32 –32 mm
DM 4.– 6.25 9.25 11.75 14.– je Satz
Werkzeugkatalog gratis. Nachnahme oder Referenzen.
Westfalia Werkzeugco., Hagen i. W. 379

Bauanleitg. f. Klein-Renn- u. Sportwg. DM 5.—. Plog, Hamburg 20, Edgar-Rosstr. 6 III. 1742/1252

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Camping-Artikel und Faltgaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz - Uerdingen/Rh., Postf.

Verkaufe 115 Motorzeitschriften ab 1949. H. Schurian, Rotenburg/F., Kasseler Str. 52. 1744/1252

BMW-Gespann R 51/2 aus 1. Hand. 15 000 km, bester Zustand, DM 2400.—. Ang. unter 4845 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1741/1252

Wer überläßt einem Spätheimkehrer für beruflichen Zweck Motorrad oder Roller? Zuschriften unter M 1209 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6792/1084

RÜCKBLICK-SPIEGEL
Neue moderne Form, besserer Überblick.
Rein Messing, verchromt
DM 10,40 Nachn.Vers. Prospekt anfordern!
Peter Fischer, Auto-Zubehör, **München 23,** Ungererstr. 5A

Für bewährte

Reifenrunderneuerungs-Marke

wird die Generalvertretung für die verschiedenen Postleitgebiete neu vergeben.
Rührige Herren mit eigenem Fahrzeug und guten Verbindungen zu Großverbrauchern, Tankstellen, Autohäusern usw. wollen sich bewerben unter 4848"

an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 1748/1253

Bei Schmerzen bewährt.

Kopfschmerzen und Benommenheit beeinträchtigen die Sicherheit am Steuer. 1–2 Tabletten wirken zuverlässig schmerzlindernd und schaffen einen klaren Kopf.

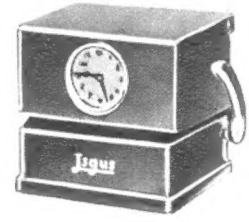
Temagin

10 Tabletten DM –,95 in allen Apotheken

EINE GUTE NACHRICHT FÜR SIE:
DIE NEUE
Diebstahlsicherung
KOSTET NUR NOCH:
DM 14.90

Elektromagnetische
VENTILE
für Gase und Flüssigkeiten

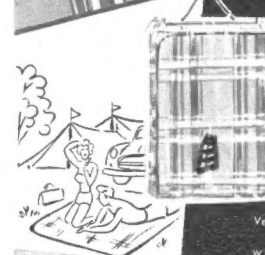
HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE



Jsgus
Modell TR
Die stabile und preiswerte
Zeitstempeluhr
für Ihre Werkstätten

J. SCHLENKER - GRUSEN, SCHWENNINGEN A. N. 74
UHREN- UND APPARATEFABRIK

Für Auto und Camping
und für alle Zwecke die ideale
DECKE
in vielen farbenfrohen Mustern
z. B. Blau mit gelb-roten, Rot mit grün-beigen, Grün mit rot-gelben Streifen



Deckengröße 137/190
BANDEINFASSUNG
DM 19.50
FREI HAUS
Verpackt in der sauberen Plastikhülle
WIEDERVERKÄUFER RABATT

Autofreund Campingbedarf
HEMER Kreis Iserlohn

Die letzte Seite

Von Versagern

Versuchsweise wurde vor einiger Zeit an einer belebten Kreuzung in Stuttgart eine Signalanlage vor dem Zebrastreifen eingerichtet, die mittels Druckknopf von den Fußgängern selbst zu betätigen war. Die Anlage ergab, wie nunmehr das Stuttgarter Tiefbauamt in einem Erfahrungsbericht feststellt, eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrsflüssigkeit und damit der Verkehrsleistung. „Dies vor allem deshalb, weil die Fußgänger gar nicht daran denken, sich in Gruppen zu sammeln und so nur in größeren Zeitabständen die Straße zu überqueren, sondern weil praktisch jeder einzelne Fußgänger das Recht für sich in Anspruch nehmen zu dürfen glaubt, nur wegen seiner Person den Verkehr abzustoppen. Hinzu kommt die Neigung der Jugendlichen, aus reinem Vergnügen den Druckknopf zu schalten. Das Tiefbauamt muß in Übereinstimmung mit dem Amt für öffentliche Ordnung und der Verkehrspolizei feststellen, daß das Ergebnis des Versuchs nicht vertretbar erscheinen läßt, an anderen Stellen ebensolche Einrichtungen zu schaffen."

Waren es in Stuttgart die Fußgänger, so waren es in Oberbayern die Eisenbahnfahrgäste, die versagten. Zehn Monate lang hatte die Bundesbahn dort auf 16 Strecken versuchsweise die Bahnsteigsperren aufgelassen und sich auf Fahrkartenkontrollen im Zug beschränkt. Der Versuch sei, wie die Bundesbahn nun bekanntgab, an der mangelnden Ehrlichkeit eines Teils der Fahrgäste gescheitert. Er könne allenfalls dann später wiederholt werden, wenn auch im Nahverkehr vorwiegend Durchgangswagen zur Verfügung stünden, in denen eine leichtere Kontrolle während der Fahrt möglich sei. So bleibt also der Bundesbahn ihr „teuerstes Löchlein" wohl noch lange erhalten, jenes Produkt der Fahrkartenknipser, das man im Interesse eines rationelleren Betriebes gern hätte verschwinden sehen. Doch offenbar geht es nicht, weil es hierzulande zu viele unehrliche Leute gibt. Und das ist doch eine sehr betrübliche Feststellung. *W.O.*

Doppelte Moral?

Befreien eigentlich die angeblichen Erfordernisse der Staatsraison einen Minister, der kraft Amtes handelt, von der Verpflichtung zu wahrhaftiger Argumentation? Gelten für Behörden in der Auseinandersetzung mit „privaten Interessenten" nicht die Spielregeln eines lauteren Wettbewerbs — und des guten Geschmacks? So fragte man sich unwillkürlich bei manchen Zahlenkunststücken, die von den Vertretern des Staates in der Verkehrsdebatte vorgeführt wurden. Die Straßenverkehrsunfälle sind ein zu ernstes, jeden von uns unmittelbar angehendes Thema, um es zur Zweckpropaganda zu mißbrauchen. Und doch geschah das in z. T. recht demagogischer, die sachlichen Tatbestände verzerrender Weise gerade jetzt wieder im Endspurt um die Verkehrsneuordnung. A propos: Wer hat eigentlich diese so bedenkliche und schiefe Argumentation in der letzten Sitzung des Kabinetts wieder in die Debatte hineingetragen? War es der Bundesverkehrsminister, der den Bundeskanzler damit für seine Verkehrsgesetzentwürfe, vor allem für das in der Schublade noch nicht zur Ruhe gekommene Straßenentlastungsgesetz, gewinnen wollte, — oder war es, wie man hört, der Bundeskanzler, der zu seinem Verkehrsminister sagte: „Seebohm, lassen Se doch die dummen wirtschaftlichen Zahlen, arbeiten Se mit den Verkehrsunfällen, dat macht viel mehr Eindruck!"

Jedenfalls operierte Dr. Seebohm mit dem Argument, daß 1954 im Eisenbahnverkehr nur 296, auf den Straßen aber 11 600 Menschen ums Leben kamen. Daß es hier keine echte Vergleichsmöglichkeit gibt, geht ja schon daraus hervor, daß ein Schienennetz von 36 000 km hier einem Straßennetz von 248 000 km gegenübersteht und daß die Eisenbahn auf Monopolstraßen fährt und durch Schranken und Blinkanlagen gesichert ist, während sich auf den Straßen neben den Kraftfahrzeugen verschiedenster Arten und Größen ein 50-Millionenvolk mit Kindern, Greisen, Körbehinderten usw. bewegt. Darüber hinaus muß fast jede Ware, die von der Bundesbahn befördert wird, auch noch ein oder mehrere Male auf der Straße transportiert werden. Und das sind Entwicklungen und Notwendigkeiten, die nun mal nicht rückgängig zu machen sind. Selbst wenn es gelänge, zum Schaden der Gesamtwirtschaft den Kraftverkehr weitgehend von den Fernstraßen zu vertreiben, so würde das ja auch nichts Wesentliches an der Unfallsituation ändern, da der Nahverkehr in den geschlossenen Ortschaften doch weiterhin betrieben werden müßte, und da ja gerade hier 80 % aller Verkehrsunfälle stattfinden. *DDD*

Abenteuerliches

Einem französischen Autofahrer widerfuhr ein nicht alltägliches Abenteuer, das ihm das Leben hätte kosten können. In einer Ortschaft, 10 km von Nancy entfernt, fragte er eine Passantin nach dem Weg. Diese erklärte ihm, er müsse unmittelbar nach dem nächsten Bahnübergang nach rechts abbiegen. Der Autofahrer aber fuhr beim Bahnübergang selbst nach rechts ab und auf dem Geleise weiter. Dieses war mit Schnee bedeckt, so daß keine sonderlichen Stöße beim Überfahren der Schwellen entstanden. Schließlich fuhr er in einen Bahnhof ein, wo zahlreiche Reisende einen Triebwagen erwarteten, der auch wenige Augenblicke später eintraf. Dem Mann ist die Lust am Eisenbahnspielen bestimmt vergangen.

*

Ein alter Vorkriegs-Olympia steht mit Motorschaden am Straßenrand. Kommt ein neuer 220 vorbei, hält, bietet seine Hilfe an und erklärt sich liebenswürdigerweise bereit, den Opel bis zum nächsten Städtchen nachzuschleppen. Der dankbare Opelfahrer bittet den anderen, nicht zu schnell zu fahren, und der hilfsbereite Mercedesmann meint, wenn es mal zu schnell würde, solle er hupen. Man fuhr nicht lange, da will ein Porsche das Gespann überholen. Da vergißt der Herr mit dem 220 sein Anhängsel, drückt auf die Tube und achtet nicht mehr auf das jammernde Hupen des Opels. Und das erzählte später ein Tankwart seinem staunenden Kunden: „Vorhin habe ich vielleicht ein Ding gesehen. Müht sich ein Porsche einen 220 zu überholen, und hinter diesem jagt ein uralter Olympia dahin, der wie verrückt hupt, um diesen beiden noch vorzufahren." *Meck*

Zauberlehrling Bundestag

„. . . und nun, meine Herrschaften, beschwere ich eine Schale der Waage mit einem neuen Gewicht und garantiere gleichzeitig, daß die andere Schale nicht in die Höhe steigen wird."

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 8. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10 %, 3 mit 15 %, 6 mit 20 % Rabatt.